



HAL
open science

Plaidoyer pour l'égalité de traitement des victimes d'accidents corporels de la circulation

Emmanuelle Bouru-Dive

► **To cite this version:**

Emmanuelle Bouru-Dive. Plaidoyer pour l'égalité de traitement des victimes d'accidents corporels de la circulation. Droit. Université Côte d'Azur, 2021. Français. NNT : 2021COAZ0025 . tel-03883684

HAL Id: tel-03883684

<https://theses.hal.science/tel-03883684v1>

Submitted on 4 Dec 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



THÈSE DE DOCTORAT

Plaidoyer pour l'égalité de traitement
des victimes d'accidents corporels de
la circulation

Emmanuelle BOURU-DIVE

C.E.R.D.P, (EA 1201)

Présentée en vue de l'obtention
du grade de docteur en Droit
d'Université Côte d'Azur

Dirigée par : **Mme Laetitia ANTONINI-
COCHIN**, Maître de conférences HDR,
Université Côte d'Azur

Soutenue le : 3 décembre 2021

Devant le jury, composé de :

Mme Natalie FRICERO, Professeur,
Université Côte d'Azur

M. Mathias LATINA, Professeur, Université
Côte d'Azur

M. Fabrice LEDUC, Professeur, Université
de Tours

M. Grégoire LOISEAU, Professeur,
Université Paris I Panthéon-Sorbonne

Mme Stéphanie PORCHY-SIMON,
Professeur, Université Lyon III

Plaidoyer pour l'égalité de traitement des victimes d'accidents corporels de la circulation

Jury :

Président

Monsieur Mathias LATINA, Professeur, Université Côte d'Azur

Rapporteurs

Monsieur Fabrice LEDUC, Professeur, Université de Tours

Madame Stéphanie PORCHY-SIMON, Professeur, Université Lyon III

Examineurs

Madame Natalie FRICERO, Professeur, Université Côte d'Azur

Monsieur Grégoire LOISEAU, Professeur, Université Paris I Panthéon-Sorbonne

Directeur de recherches

Madame Laetitia ANTONINI-COCHIN, Maître de conférences HDR, Université Côte d'Azur

RÉSUMÉ

Plaidoyer pour l'égalité de traitement des victimes d'accidents corporels de la circulation

Depuis la loi du 5 juillet 1985, l'établissement d'une différence de régimes d'indemnisation d'atteintes à la personne, selon la qualité de victime conductrice ou non-conductrice, participe d'un traitement sélectif des victimes d'accidents corporels de la circulation, et incidemment d'un droit à une indemnisation inégale de leur dommage corporel. Un rééquilibrage doit s'opérer tant ce traitement sélectif entre ces victimes est criant, illégitime, obsolète, et dénoncée depuis son instauration en 1985. Le moyen le plus adapté, et qui permet d'y participer, est l'octroi aux victimes conductrices d'un droit spécial à indemnisation de leur dommage corporel, lequel obéirait à des règles spécifiques dérogoires au droit commun de la responsabilité. L'évolution vers un droit à réparation du dommage corporel des victimes conductrices similaire voire identique à celui dont sont d'ores et déjà titulaires les victimes non-conductrices, participera certainement de l'abolition du traitement sélectif des victimes d'atteintes à la personne. Un droit à une réparation irréductible du dommage corporel reconnu aux victimes conductrices pourrait en effet être le moyen de parvenir à une égalité de traitement des victimes d'accidents corporels de la circulation.

Mots clés : personne humaine ; personne physique ; victimes ; accidents corporels ; accidents de la circulation ; atteinte à la personne ; dommage corporel ; préjudices corporels ; indemnisation ; régime d'indemnisation ; modalités d'indemnisation ; droit à indemnisation ; droit à réparation du dommage corporel ; inégalité ; traitement sélectif ; traitement préférentiel du dommage corporel ; véhicules automatisés ; droits fondamentaux ; droits subjectifs ; droit à l'intégrité physique ; droit à l'intégrité psychique ; droit à la vie ; dignité.

ABSTRACT

Advocacy for equal treatment of victims of traffic accidents

Since the law of 5 July 1985, the establishment of a difference in compensation schemes for personal injury, depending on whether the victim is a driver or a non-driver, has been part of the selective treatment of victims of road traffic accidents and, incidentally, of the right to unequal compensation for their personal injury. This selective treatment of these victims is blatantly illegitimate and obsolete, and has been denounced since its introduction in 1985. The most appropriate way of doing this, and one that allows for participation, is to grant driver victims a special right to compensation for their bodily injury, which would be governed by specific rules that derogate from ordinary liability law. The move towards a right to compensation for bodily injury for driver victims that is similar or even identical to that already enjoyed by non-driver victims will certainly contribute to the abolition of the selective treatment of victims of personal injury. A right to irreducible compensation for bodily injury recognised for driver victims could in fact be the means of achieving equal treatment of victims of traffic accidents.

Key words : human person; physical person; victims; personal injury; traffic accidents; personal injury; personal injury; compensation; compensation system; compensation methods; right to compensation; right to compensation for personal injury; inequality; selective treatment; preferential treatment of personal injury; self-driving vehicles; fundamental rights; subjective rights; right to physical integrity; right to psychological integrity; right to life; dignity.

L'Université n'entend donner aucune approbation ou improbation aux propos tenus dans la présente thèse. Ceux-ci sont propres à leur auteur.

*À mon époux, Michaël
À mes parents*

REMERCIEMENTS

Je tiens tout d'abord à exprimer toute ma reconnaissance à ma directrice de thèse Madame Laetitia Antonini-Cochin. Sa disponibilité sans faille, ses précieux conseils, son écoute bienveillante, ainsi que la confiance qu'elle m'a sans cesse témoigné m'ont véritablement permis de mener à terme cette étude. Veuillez trouver dans ces quelques lignes, chère Madame, l'expression de ma plus profonde gratitude.

Je souhaite également adresser mes sincères remerciements aux membres de ce jury pour l'intérêt et le temps consacrés à la lecture de mon travail, mais aussi parce qu'ils ont participé, sans le savoir, à sa réalisation, tant leurs écrits m'ont été indispensables.

À Monsieur le Professeur Jean-François Renucci que j'ai eu l'honneur de connaître. Cet éminent Professeur et homme d'une gentillesse et d'un dévouement infinis a contribué directement, tant par ses écrits que par ses précieux conseils, au cheminement de mon travail. Que ces quelques mots lui rendent un précieux hommage.

Qu'il me soit ensuite permis de remercier mes amis pour m'avoir soutenu dans ce long travail qui peut parfois être sinueux, ainsi que pour leur bienveillance dont ils ont constamment fait preuve à mon égard. Je souhaite particulièrement remercier Maître Alexandra Baile et Madame Marie Garnier-Zaffagnini, doctorante, pour l'amitié qu'elles m'ont témoignée dans les moments de remise en doute qu'un doctorant peut avoir, comme pour leur aide si précieuse dans la finalisation de ce travail.

Je souhaite enfin et surtout remercier profondément celui sans lequel rien n'aurait été possible, tant le choix du doctorat s'est imposé grâce à lui, mon mari, Michaël. Son soutien indéfectible, son attention perpétuelle et son aide inestimable dans ce long périple qu'est la thèse ont été de véritables moteurs de persévérance, de déterminisme et d'énergie.

Je finirai ces remerciements à l'égard de ma famille, laquelle a toujours été persuadée que j'irai jusqu'au bout de ce beau parcours universitaire. À mes parents, qui m'ont sans cesse encouragé et qui ont fait preuve d'une confiance absolue dans mes capacités.

TABLE DES PRINCIPALES ABRÉVIATIONS

Publications

ActuSam : Actualité relative aux Stupéfiants et Accidents Mortels	JCP G. : JurisClasseur Périodique, édition générale
AFDI : Annuaire Français du Droit International	J.-Cl. Civ. : JurisClasseur Civil
AIJC : Annuaire International de la Justice Constitutionnelle	JDI : Journal du Droit International Clunet
AJDA : Actualité Juridique Droit Administratif	JO : Journal Officiel
APD : Archives de Philosophie du Droit	JORF : Journal Officiel de la République Française
BJDA : Bulletin Juridique des Assurances	JOUE : Journal Officiel de l'Union Européenne
BRDA : Bulletin Rapide de Droit des Affaires	LEH éd. : édition juridique dans le domaine de la santé et de l'accompagnement stratégique et opérationnel des structures hospitalières
Bull. AP : Bulletin des arrêts de l'Assemblée plénière de la Cour de cassation	LGDJ : Librairie générale de Droit et de Jurisprudence
Bull. ch. mixte : Bulletin des arrêts de la chambre mixte de la Cour de cassation	LPA : Les Petites Affiches
Bull. civ. : Bulletin des arrêts des chambres civiles de la Cour de cassation	PU : Presses Universitaires
Bull. crim. : Bulletin des arrêts de la chambre criminelle de la Cour de cassation	PU Bordeaux Hor : Presses Universitaires de Bordeaux
CCC : Revue Contrats Concurrence Consommation	PUAM : Presses Universitaires d'Aix-Marseille
CCE : Revue Communication Commerce Électronique	PUB : Presses Universitaires de Bruxelles
D. : Recueil Dalloz	PUF : Presses Universitaires de France
D. actu. : Actualités au Recueil Dalloz	PUG : Presses Universitaires de Grenoble
D. aff. : Dalloz affaires	PUL : Presses Universitaires de Lille
D. IP/IT : Dalloz Propriété littéraire et artistique, propriété industrielle et droit du numérique	PUS : Presses Universitaires de Strasbourg
Dr. fam. : Revue Droit de la famille	PUT : Presses Universitaires de Toulouse 1 Capitole
Gaz. Pal. : Gazette du Palais	RCA : Revue de Responsabilité Civile et Assurances
HR. HERM. PHILO. : Hermann	RDA : Revue de Droit d'Assas
IFR : Institut Fédératif de Recherche en Droit	RDLF : Revue des Droits et Libertés Fondamentaux
IFSTTAR : Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux	RDP : Revue de Droit Public
IRJS : Institut de Recherche Juridique de la Sorbonne-André Tunc	RDSS : Revue de Droit Sanitaire et Social
IR : Informations Rapides du Recueil Dalloz	Rép. civ. : Répertoire de Droit Civil
	Rép. D.imm : Répertoire de Droit Immobilier
	Rev. Hist. de Droit Français et étranger : Revue Historique de Droit français et étranger
	RFDA : Revue Française de Droit Administratif

RGDA : Revue Générale de Droit des Assurances
RIDC : Revue Internationale de Droit Comparé
RLDC : Revue Lamy de Droit Civil
RLDI : Revue Lamy de Droit de l'Immatériel

RSC : Revue de Science Criminelle et de droit pénal comparé
RTD civ. : Revue Trimestrielle de Droit Civil
RUDH : Revue Universelle des Droits de l'Homme
S. : Dalloz Sirey

Juridictions

CA : arrêt d'une Cour d'appel
CAA : Cour administrative d'appel
Cass. Ass. Plén. : arrêt de l'Assemblée Plénière de la Cour de cassation
Cass. ch. mixte : arrêt d'une Chambre mixte de la Cour de cassation
Cass. civ. : arrêt d'une Chambre civile de la Cour de cassation
Cass. com. : arrêt de la Chambre commerciale de la Cour de cassation
Cass. crim. : arrêt de la Chambre criminelle de la Cour de cassation
Cass. req. : arrêt de la Chambre des requêtes de la Cour de cassation
CE : Conseil d'État

CEDH : Cour Européenne des Droits de l'Homme
Ch. reun. : chambres réunies de la Cour de cassation
CJCE : arrêt de la Cour de Justice de la Communauté Européenne
CJUE : arrêt de la Cour de Justice de l'Union Européenne
Comm. EDH : Commission Européenne des Droits de l'Homme
Cons. Const. : décision rendue par le Conseil constitutionnel
Gr. Ch. : arrêt rendu par la grande Chambre de la CEDH
TGI : Tribunal de Grande Instance

Dispositions légales et réglementaires

C. assur. : Code des assurances
C. pén. : Code pénal
C. route : Code de la route
C. sécu. soc. : Code de la sécurité sociale
C. transports : Code des transports
C. trav : Code du travail
CGCT : Code Général des Collectivités Territoriales
C.M.R : Convention internationale de Marchandise par Route
Conv. EDH : Convention Européenne des Droits de l'Homme
CPC : Code de procédure civile
CPP : Code de procédure pénale
CSP : Code de la Santé Publique

DCFR : Draft Common Frame of Reference
DDHC : Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen
DUDH : Déclaration Universelle des Droits de l'Homme
PIDCP : Pacte International relatif aux Droits Civils et Politiques
PIDESC : Pacte International relatif aux Droits Économiques, Sociaux et Culturels
PETL : Principles of European Tort Law: Principes de droit européen de la responsabilité civile
RGPD : Règlement Général sur la Protection des Données

Institutions

Ass. Nat. : Assemblée Nationale
C.E.A : Comité Européen des Assurances
CEE : Communauté Économique Européenne

CERNA : Commission de Réflexion sur l'Éthique de la Recherche en sciences et technologies du Numérique d'Allistene

CNIL : Commission Nationale de l'Informatique et des Libertés
CNRS : Centre National de la Recherche Scientifique
Cons. : Conseil de l'Europe
CRFPA : Centre Régional de Formation Professionnelle des Avocats
DACS : Direction des Affaires Civiles et du Sceau
DGS : Direction Générale de la Santé
FGAO : Fonds de Garantie des Assurances Obligatoires
FGTI : Fonds de Garantie des victimes des actes de Terrorisme et d'autres Infractions
FITH : Fonds d'Indemnisation des Transfusés et Hémophiles

GRERCA : Groupe de Recherche Européen sur la Responsabilité Civile et l'Assurance
IDHAE : Institut des Droits de l'Homme des Avocats Européens
IFSTTAR : Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux
OMS : Organisation Mondiale de la Santé
ONIAM : Office National d'Indemnisation des Accidents Médicaux
ONISR : Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière
PE : Parlement Européen
UCO : Université Côte d'Opale
UT1 : Université Toulouse 1

Abréviations et sigles usuels

Actu. : actualité
Adde : en supplément
Aff. : affaires
al. : alinéa
Appr. : à rapprocher de
art. : article(s)
Art. cit. : dans l'article précité
art. L. : article législatif
art. R. : article réglementaire
Av. prop. : avant-propos
C/ : contre
Ch. : chambre
Chap. : chapitre
Chr. : chronique
Coll. : collection
Comm. : commentaire
Concl. : conclusions
cons. : considérant
Contra. : au contraire
Déb. parl. : débat parlementaire
Dir. : sous la direction de
Doctr. : doctrine
Doss. : dossier
Éd. : édition
EDPM : Engins de Déplacement Personnel Motorisé
esp. : espèce
et al. ; et alii : *alius* : et autres
et s. : et suivants
Fasc. : fascicule
HS : hors-série

Ibid. : au même endroit
In : dans
Infra : voir ci-dessous
Jur. : jurisprudence
L. : loi
n° : numéro
Obs. : observation
Op. cit. : *opere citato* : dans l'ouvrage précité
p. : page
préc. : précité
Préf. : préface
QPC : Question Prioritaire de Constitutionnalité
Rapp. : rapport
Rappr. : à rapprocher de
Rééd. : réédition
Req. : requête
SAM : Stupéfiants et Accidents Mortels
SNCF : Société Nationale des Chemins de fer Français
Somm. : sommaire
Spéc. : spécialement
ss. : sous
suppl. : supplément
Supra : voir ci-dessus
svts : suivants
t. : tome
Trad. : traduction
V. : voir
Vol. : volume

SOMMAIRE

INTRODUCTION

PREMIÈRE PARTIE

UN TRAITEMENT SÉLECTIF DES VICTIMES D'ATTEINTES À LA PERSONNE

Titre I – Le traitement préférentiel du dommage corporel réservé aux victimes non-conductrices

Chapitre 1 – L'acceptation de l'atteinte à la personne réparable subie par la victime

Chapitre 2 – L'influence de la vulnérabilité présumée des victimes non-conductrices

Titre II – Le traitement privilégié des victimes non-conductrices commandé par la nature corporelle du dommage

Chapitre 1 – L'indemnisation prioritairement garantie aux victimes non-conductrices d'un dommage corporel

Chapitre 2 – L'influence de la nature corporelle du dommage réparable

SECONDE PARTIE

VERS L'ABOLITION DU TRAITEMENT SÉLECTIF DES VICTIMES D'ATTEINTES À LA PERSONNE

Titre I – L'harmonisation perceptible du traitement des victimes

Chapitre 1 – Le rehaussement nécessaire du droit à indemnisation de la victime conductrice

Chapitre 2 – L'aperception d'un traitement préférentiel du dommage corporel réparable de la victime conductrice

Titre II – La perspective d'un traitement unifié des victimes à l'aune de l'avènement des véhicules automatisés

Chapitre 1 – L'esquisse d'une mutation du droit à indemnisation des victimes conductrices

Chapitre 2 – Vers la mise en œuvre délicate d'un traitement égalitaire des victimes d'accidents corporels

CONCLUSION GÉNÉRALE

ANNEXE

INTRODUCTION

« Les malheurs, on peut les supporter ; ils viennent de l'extérieur, ce sont des accidents. Mais souffrir de ses propres fautes, voilà qui est particulièrement amère ! »

Oscar Wilde

1. L'accident de la circulation, un fléau atemporel. Parmi les diverses formes de circulation, terrestre, maritime ou aérienne, la première demeure un problème majeur de société, tant en raison de la fréquence de survenance de ces accidents, que des drames humains qui en résultent¹. L'accident de la circulation se perçoit en effet comme un véritable fléau social, de l'ère du machinisme jusqu'à celle des nouvelles technologies. Dès l'apparition de l'automobile², et malgré sa rareté, l'accident de la circulation a attisé le débat relatif à l'indemnisation des victimes, et n'a eu de cesse de s'amplifier. L'automobile « *instrument de liberté à l'égard du temps et de l'espace* »³ a alors été perçue à cette époque tel un objet luxueux, « *agressif et violent* »⁴, et créateur d'un nouveau phénomène, l'accident de la circulation. Cet événement a aussitôt généré un sentiment d'insécurité, incitant alors à imaginer un dispositif juridique dont l'objectif est de rétablir l'égalité entre la victime et l'auteur du dommage⁵. La victime ne pouvait initialement bénéficier d'une indemnisation de son dommage subi que sur le fondement de la responsabilité civile du fait personnel résultant de l'article 1382 du Code civil⁶. Il est à cet égard apparu très vite inadmissible que seules les victimes réussissant à prouver la faute du conducteur sur le fondement de cet article soient protégées. En 1907, une responsabilité objective présumée du propriétaire du véhicule, fondée sur la théorie du risque⁷, a ainsi été suggérée dans l'intérêt des victimes. Dans le même esprit, la création d'un fonds de garantie au profit des victimes d'accidents causés par des personnes inconnues a fait l'objet de

¹ En ce sens : **CHARBONNIER J.**, *L'assurance du risque automobile. Contrôle et assurance*, 2012, Larcier, Cahiers financiers, 430 p., spéc. p. 1.

² Les premiers essais dont l'objectif est de substituer les chevaux par un engin doté d'une force motrice datent du XVII^e siècle. Ce n'est toutefois qu'au siècle des Lumières, au XVIII^e siècle, que l'automobile voit le jour. Inspiré ainsi de l'invention du fardier à vapeur en 1769 par Joseph Cugnot, l'automobile ne fut inventée en France qu'au XIX^e siècle, précisément en 1883, par l'ingénieur Edouard Delamare-Deboutville.

³ **STRICKLER Y.**, *Les biens*, 1^{re} éd., 2006, PUF, Thémis, Droit, 536 p., spéc. p. 35, n° 12.

⁴ *JO*, Déb. parl., Ass. Nat., 1^{ère} session ordinaire de 1984-1985, compte rendu intégral, 18 déc. 1984, spéc. p. 7021, Paroles de Madame Françoise Gaspard.

⁵ *JO*, Déb. parl., Ass. Nat., 1^{ère} session ordinaire de 1984-1985, compte rendu intégral, 18 déc. 1984, spéc. p. 7021, Paroles de Madame Françoise Gaspard.

⁶ Devenu l'article 1240 C. civ : « *tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer* », depuis l'ordonnance n° 2016-131 du 10 fév. 2016 portant réforme du droit des contrats, du régime général et de la preuve des obligations, *JORF* n°0035 du 11 fév. 2016, texte n° 26.

⁷ **V. JOSSERAND L.**, *De la responsabilité du fait des choses inanimées*, éd. 1897, Hachette Livre-BNF, 2016, 152 p.

nombreuses attentes⁸. Le développement du machinisme industriel, participant de la démocratisation et de la banalisation de cet engin, a contribué à l'augmentation rapide de la flotte automobile ainsi qu'à l'intensification de la production du trafic. Le législateur a alors accordé de l'intérêt à la réglementation de la prévention et à la sécurité des usagers de la route. Le Code de la route a ainsi été promulgué en 1921⁹. Pour autant, la démarche n'a pas semblé être suffisante. Le risque d'accident automobile s'est accru, l'accident de la circulation devenant un péril quotidien, au point que l'indemnisation des victimes devienne un impératif¹⁰. Une réflexion prétorienne portée sur une responsabilité objective du fait de l'automobile a alors été menée.

2. L'accident automobile et l'extension du domaine d'application de la responsabilité du fait des choses. L'établissement de la responsabilité du fait d'une automobile ne s'est pas réalisé sans difficultés. Le domaine d'application de la responsabilité du fait des choses fondée sur l'article 1384 alinéa 1^{er} du Code civil, aux termes duquel « *on est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde* »¹¹, interrogeait en raison de l'interprétation dont il faisait l'objet. La réflexion doctrinale a été particulièrement riche sur le sujet. Il fut notamment avancé l'idée que ce régime protecteur des victimes n'aurait vocation à s'appliquer que lorsque le dommage est causé par une chose qui échappe à la main et au contrôle de l'homme, et non lorsque le dommage trouve son origine dans l'action de ce dernier qui dirige la chose¹². Dès lors, il était soutenu que le fait d'une automobile ne pouvait être séparé dans l'accident du fait de l'homme à qui elle a obéi¹³. Ainsi, la responsabilité pour faute devait être seule applicable à cet accident, contraignant la victime à rapporter la preuve d'une faute commise par le conducteur¹⁴. Dans un tel contexte, une inégalité entre les victimes était flagrante. En effet, celles qui parvenaient à prouver l'existence de la faute étaient

⁸ V. COLIN A., *L'accident d'automobile et la loi*, 1908, Bureaux de la Revue politique et parlementaire, 32 p.

⁹ V. à ce propos : KLETZLEN A., *L'automobile et la loi. Comment est né le Code de la route*, 2000, L'Harmattan, Déviance et Société, 209 p.

¹⁰ En ce sens : VINEY G., JOURDAIN P., CARVAL S., (dir. GHESTIN J.), *Les régimes spéciaux et l'assurance de responsabilité*, 4^e éd., 2017, LGDJ, Traité, 680 p., spéc. p. 106, n° 79.

¹¹ Devenu l'article 1242 alinéa 1^{er} C. civ., depuis l'ordonnance n° 2016-131 du 10 fév. 2016 portant réforme du droit des contrats, du régime général et de la preuve des obligations, *JORF* n°0035 du 11 fév. 2016, texte n° 26.

¹² VINEY G., JOURDAIN P., (dir. GHESTIN J.), *Traité de droit civil. Les conditions de la responsabilité*, 3^e éd., 2006, LGDJ, Traité, 1397 p., spéc. p. 687, n° 632.

¹³ En ce sens : SAVATIER R., *Traité de la responsabilité civile en droit français, Tome I, Les sources de la responsabilité civile*, 2^e éd., 1951, LGDJ, 590 p., spéc. p. 426, n° 329.

¹⁴ Req., 22 mars 1911, *D.* 1911, 1, p. 355.

indemnisées, pendant que celles, qui n'y parvenaient pas, étaient privées de toute indemnisation.

La Cour de cassation condamna cette théorie qui excluait ainsi les accidents automobiles du champ d'application de l'article 1384 alinéa 1^{er} du Code civil. Après plusieurs précédents¹⁵, la Cour de cassation, toutes chambres réunies dans le cadre de l'arrêt *Jand'heur*, se prononça de manière formelle en faveur de la responsabilité de plein droit du gardien de toute chose inanimée, même actionnée par la main de l'homme, et indépendamment de ses dangers propres¹⁶. Ainsi, sur le fondement de cette décision, tout conducteur était désormais réputé être le responsable présumé de l'accident survenu par le fait de son automobile dont il est le gardien. Ce dernier était donc contraint de réparer les conséquences dommageables en résultant, sauf à prouver lui-même que l'accident relevait d'une cause étrangère. Cette solution devait être approuvée puisqu'elle avait le mérite de fixer le principe de la responsabilité en matière d'accidents de la circulation, et d'ainsi offrir à la personne lésée l'assurance d'une réparation¹⁷. Cependant, une fois admise, la mise en œuvre de la responsabilité du fait des choses en matière d'accidents n'a pas été sans susciter certaines difficultés. De nouveaux débats ont pu voir le jour, « *non tant d'ailleurs sur la règle de la responsabilité que sur le principe de l'indemnisation et de sa garantie conçus comme un aspect spécifique du problème* »¹⁸.

¹⁵ Cass. civ., 29 juill. 1924, *D.* 1925, 1, p. 5, note RIPERT G. ; *S.* 1924, 1, p. 321, note ESMEIN P. ; Cass. civ., 21 févr. 1927, *D.* 1927, 1, p. 97, note RIPERT S. ; *S.* 1927, 1, p. 137, note ESMEIN P.

¹⁶ Cass. Ch. réun., 13 févr. 1930. En l'espèce, un enfant avait été blessé par un camion l'ayant renversé. Sa mère avait agi sur le fondement de l'article 1384 alinéa 1^{er} pour demander réparation du dommage qu'avait subi son enfant au gardien du camion. La Cour d'appel de Besançon avait refusé une telle demande au motif que, la chose étant au moment du dommage « actionnée par la main de l'homme », seul l'article 1382 du Code civil devait s'appliquer. Un premier pourvoi fut formé contre cet arrêt. Il fut cassé par la Chambre civile au motif qu'il n'est pas nécessaire de distinguer, pour appliquer l'article 1384 alinéa 1^{er}, selon que la chose est ou non actionnée par la main de l'homme (Cass. civ. 21 févr. 1927). Pourtant, la Cour d'appel de renvoi en décide autrement et rend une décision conforme à celle prononcée par la Cour d'appel. Un nouveau pourvoi est alors formé. Les chambres réunies statuèrent alors le 13 févr. 1930. Il est affirmé « *que la présomption de responsabilité établie par l'article 1384, alinéa premier du code civil, à l'encontre de celui qui a sous sa garde la chose inanimée qui a causé un dommage à autrui, ne peut être détruite que par la preuve d'un cas fortuit ou de force majeure ou d'une cause étrangère qui ne lui soit pas imputable ; qu'il ne suffit pas de prouver qu'il n'a commis aucune faute ou que la cause du fait dommageable est demeurée inconnue ; (...) que la loi, pour l'application de la présomption qu'elle édicte, ne distingue pas suivant que la chose qui a causé le dommage était ou non actionnée par la main de l'homme ; qu'il n'est pas nécessaire qu'elle ait un vice inhérent à sa nature et susceptible de causer le dommage, l'article 1384 rattachant la responsabilité à la garde de la chose, non à la chose elle-même (...)* ». *D.* 1930, 1, p. 57, note RIPERT G., rapport LE MARC'HADOUR ; *S.* 1930, 1, p. 121, note ESMEIN P. *Adde* : **CAPITANT H.**, « La responsabilité du fait des choses inanimées après l'arrêt des Chambres réunies », *DH.* 1930, p. 29 ; **JOSSERAND L.**, « La responsabilité du fait des automobiles devant les Chambres réunies de la Cour de cassation », *DH.* 1930, chr. p. 25. ; **PICARD M.**, « Les accidents d'automobiles devant les Chambres réunies », *RGAT* 1930, p. 259 ; **GARNIER J.**, « De l'arrêt *Teffaine* aux arrêts *Jand'heur* », in LEDUC F. et al, *La responsabilité du fait des choses : réflexions autour d'un centenaire*, Actes du colloque, Faculté de droit et des sciences économiques du Mans, 7 juin 1996, 1997, Économica, Université du Maine, pp. 25-34.

¹⁷ En ce sens : **MONNIER P.**, *Traité théorique et pratique de la responsabilité civile en matière d'accidents d'automobile*, 2^e éd., 1960, Paris, Études de droit et de jurisprudence, 684 p., spéc. p. 16.

¹⁸ *JO*, Déb. parl., Ass. Nat., 1^{ère} session ordinaire de 1984-1985, compte rendu intégral, 18 déc. 1984, spéc. p. 7021, Paroles de Madame Françoise Gaspard.

3. La problématique impérieuse de l'indemnisation des victimes. Il est rapidement apparu que « *l'affirmation d'un principe de responsabilité, si sévère soit-il – et surtout s'il est sévère – n'est efficace pour la protection des victimes et ne risque pas de créer d'injustice au détriment du responsable qu'à condition qu'il s'appuie sur une garantie de paiement* »¹⁹. Or, jusqu'en 1958, date à laquelle fut instituée l'obligation d'assurance du véhicule²⁰, nombreux étaient les automobilistes n'ayant pas pris la précaution de s'assurer, laissant par conséquent d'innombrables victimes sans indemnisation de leur dommage subi. C'est la raison pour laquelle fut créé, dès 1952, un fonds de garantie automobile. Sa mission consistait à pallier le risque de non-assurance en prenant en charge l'indemnisation des dommages corporels qui n'étaient garantis par aucune assurance et dont le responsable était partiellement ou totalement insolvable, voire même inconnu²¹. Ce n'est donc qu'à partir de 1958 que le système d'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation a pu devenir effectif. En effet, celui-ci se fondait désormais sur une construction complète : une responsabilité objective, assortie d'une obligation d'assurance obligatoire, elle-même suppléée, en cas de non-conformité à cette obligation, par le fonds de garantie automobile²². Mais en réalité, la protection des victimes s'est rapidement révélée lacunaire. Les possibilités d'exclusion de garantie assurantielle du risque automobile opposables aux victimes étaient nombreuses. De même, les problèmes de responsabilité s'accroissaient dès lors que la jurisprudence infléchissait nettement la théorie du risque qu'elle avait initialement adoptée en 1930. Les causes partiellement ou totalement exonératoires de responsabilité de l'auteur du dommage étaient de plus en plus admises. Le cas fortuit, telle la présence sur la route d'une plaque de verglas ou encore le passage d'un animal sauvage sur celle-ci, se définissait et s'interprétait de plus en plus largement. L'opposabilité de la faute de négligence, d'imprudence, d'inattention, de maladresse, voire même l'opposabilité

¹⁹ VINEY G., JOURDAIN P., CARVAL S., (dir. GHESTIN J.), *Les régimes spéciaux et l'assurance de responsabilité*, op. cit., spéc. p. 107, n° 79.

²⁰ Loi n° 58-208 du 27 février 1958, *Institution d'une obligation d'assurance en matière de circulation de véhicules terrestres à moteur*, JORF du 28 février 1958. V. notamment l'art. 1^{er} : « *toute personne physique ou morale, dont la responsabilité civile peut être engagée en raison de dommages corporels ou matériels causés à des tiers par un véhicule terrestre à moteur, ainsi que ses remorques ou semi-remorques, doit, pour faire circuler lesdits véhicules, être couverte par une assurance garantissant cette responsabilité (...)* ». Précisons que la garantie aux membres de la famille de l'assuré s'est généralisée seulement en 1981 : loi n° 81-5 du 7 janv. 1981 *relative au contrat d'assurance et aux opérations de capitalisation*, JORF du 8 janv. 1981.

²¹ Loi n° 51-1508 du 31 déc. 1951 *relative aux comptes spéciaux du Trésor pour l'année 1952*, JORF du 1 janvier 1952. V. notamment l'art. 15 alinéa 1^{er} : « *sans préjudice des dispositions qui pourraient être ultérieurement prises dans le cadre d'un système d'assurances obligatoires, il est institué un fonds de garantie chargé, dans le cas où le responsable des dommages demeure inconnu ou se révèle totalement ou partiellement insolvable ainsi qu'éventuellement son assureur, de payer les indemnités allouées aux victimes d'accidents corporels ou à leurs ayants droit, lorsque ces accidents, ouvrant droit à réparation, ont été causés par des véhicules automobiles circulant sur le sol, y compris les cycles à moteur, mais à l'exclusion des chemins de fer et des tramways* ».

²² En ce sens : VINEY G., JOURDAIN P., CARVAL S., (dir. GHESTIN J.), *Les régimes spéciaux et l'assurance de responsabilité*, op. cit., spéc. p. 107, n° 79.

d'un fait non fautif à la victime, devenait un phénomène récurrent pour limiter ou exclure l'indemnisation de son dommage. La question de savoir si cette faute ou le fait d'un tiers devait revêtir les caractères de la force majeure pour minimiser ou supprimer la responsabilité du conducteur était au cœur des fluctuations et des contradictions jurisprudentielles. Le traitement indemnitaire de la victime se révélait alors en réalité des plus aléatoires et injustes. Fort de ce constat, l'idée d'instituer un régime spécial d'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation apparaissait naturellement de nouveau, et ce dans un objectif d'amélioration du sort des victimes.

4. Vers une amélioration du sort des victimes. Parmi l'élaboration de nombreux projets proposés et avortés²³, l'avant-projet du Professeur André Tunc apparaissait le plus ambitieux²⁴. Dans son ouvrage *La sécurité routière*, ce dernier expose les raisons et les objectifs de la démarche qu'il entreprenait. Il contestait le fait qu'une victime puisse se voir opposer une simple faute afin que soit réduite ou supprimée son indemnisation, tandis que la faute commise par l'automobiliste lui était indifférente et n'engendrait pour lui aucune sanction²⁵. Le déclin de la responsabilité individuelle²⁶, notamment en matière d'accidents de la circulation, étant principalement dû au phénomène de l'assurance de responsabilité. Ce dernier prônait alors le passage d'un système de responsabilité à celui de sécurité. Il proposait principalement de soustraire les accidents de la circulation du droit de la responsabilité civile et de les soumettre à un régime d'assurance directe²⁷. L'idée était d'éliminer la recherche de toute faute et d'instituer une réparation systématique, de plein droit, au moins pour les dommages corporels, et ce indépendamment de la qualité de la victime²⁸. Sujet à de fortes controverses, ce projet est

²³ Sur les différents projets et leurs contenus, v. à ce propos : **CHABAS F.**, *Le droit des accidents de la circulation après la réforme du 5 juillet 1985*, 2^e éd., 1987, Litec, 415 p. ; **VINEY G.**, *L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation*, 1992, LGDJ, Droit des affaires, 218 p. Sur une analyse plus détaillée des différents projets qui se sont succédé dans la première moitié du XX^e siècle, notamment celui de Madame Ambroise Collet, Monsieur Maurice Picard et de Monsieur Henri Lalou, v. : **EWALD F.**, *L'accident nous attend au coin de la rue. Les accidents de la circulation, histoire d'un problème. Étude de sociologie juridique*, 1982, La Documentation Française, 164 p., spéc. p. 22 et 34 s.

²⁴ En ce sens, v. notamment : **CHABAS F.**, *Les accidents de la circulation*, 1995, Dalloz Sirey, Connaissance du droit, 181 p., spéc. p. 24 et s. ; **VINEY G.**, **JOURDAIN P.**, **CARVAL S.**, (dir. **GHESTIN J.**), *Les régimes spéciaux et l'assurance de responsabilité*, op. cit., spéc. p. 109, n° 81 ; **BRUN PH.**, *Responsabilité civile extracontractuelle*, 5^e éd., 2018, LexisNexis, Manuel, 698 p., spéc. p. 470, n° 674.

²⁵ En ce sens, v. notamment : **CHABAS F.**, « Commentaire de 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" », *JCP* 1985, I, 3205.

²⁶ Sur une analyse approfondie : **VINEY G.**, *Le déclin de la responsabilité individuelle*, 1965, LGDJ, Bibliothèque de droit privé, 416 p.

²⁷ **TUNC A.**, *La sécurité routière, Esquisse d'une loi sur les accidents de la circulation*, 1966, Librairie Dalloz, 75 p., spéc. p. 54, n° 63.

²⁸ **TUNC A.**, *La sécurité routière, Esquisse d'une loi sur les accidents de la circulation*, op. cit., spéc. p. 36-37, n° 39 : « il est absurde de laisser une victime sans indemnité parce qu'elle a commis une faute. Lui imposer ce qui

tombé en désuétude. Divers autres projets se sont alors succédés, jusqu'à ce que la Cour de cassation s'invite elle-même, de manière inattendue, au débat. Un revirement inopiné s'est ainsi produit en 1982, améliorant considérablement le sort des victimes d'accidents de la route. La deuxième Chambre civile, dans l'arrêt *Desmares*, a alors statué au rebours d'une tradition qui admettait l'exonération partielle du gardien par la faute de la victime ne présentant pas les caractères de la force majeure. La Cour a posé le principe selon lequel le gardien de la chose ne peut désormais s'exonérer que par la preuve d'un cas de force majeure²⁹. Pour autant, le sort des victimes n'a été amélioré qu'en apparence. L'hostilité et la réticence manifestées par de nombreuses Cours d'appel à l'égard de cette évolution ont laissé subsister des incertitudes jurisprudentielles concernant le partage de responsabilité entre la responsabilité présumée du gardien du véhicule et la faute prouvée de la victime. Or, l'indemnisation des victimes ne pouvait faire l'objet d'un « *jeu de loterie* »³⁰ dont le boulier comprend de nombreuses interprétations jurisprudentielles contradictoires et divergentes à l'égard de l'existence et l'étendue de cette indemnisation³¹. Le législateur se devait alors d'intervenir afin « *de ne pas laisser à une jurisprudence fluctuante le soin de régir les principes de responsabilité dans une matière qui revêt tous les aspects d'un fléau national* »³². C'est ainsi dans ce contexte que le projet de la loi du 5 juillet 1985 a été élaboré.

5. L'élaboration du projet de la loi du 5 juillet 1985. Le projet de la loi n'intervenait pas comme une conséquence de l'arrêt *Desmares*. Déjà en 1981, avait été constituée une

est en fait une véritable sanction, faire jouer cette sanction seulement pour le dommage souffert, non pour le dommage causé, et proportionner cette sanction, non pas à la gravité de la faute, mais très exactement à l'importance du dommage subi, c'est un système indéfendable à quelque point qu'on se place. Il faut au contraire éliminer en principe la notion de faute en matière d'accidents de la circulation, comme on l'a fait en matière d'accidents du travail et à peu près pour les mêmes raisons ».

²⁹ Cass. 2^e civ., 21 juill. 1982, n° 81-12.850 : *Bull. civ.* II, n° 111 : « (...) seul un évènement constituant un cas de force majeure exonère le gardien de la chose, instrument du dommage, de la responsabilité par lui encourue par application de l'article 1384, alinéa 1, du Code civil ; que dès lors, le comportement de la victime, s'il n'a pas été pour le gardien imprévisible et irrésistible, ne peut l'exonérer, même partiellement », *D.* 1982, p. 449, concl. CHARBONNIER J. ; *RTD civ.* 1982, p. 606, n° 3, obs. DURRY G. ; *JCP* 1982, II, 19861, note CHABAS F. *Adde* : AUBERT J.-L., « L'arrêt *Desmares* : une provocation... à quelles réformes ? », *D.* 1983, chr. p. 1 ; BIGOT J., « L'arrêt *Desmares* : retour au néolithique », *JCP* 1982, I, 3090 ; LAMBERT-FAIVRE Y., « Aspects juridiques, moraux et économiques de l'indemnisation des victimes fautives », *D.* 1982, chr. p. 207 ; VINEY G., « L'indemnisation des victimes de dommages causés par le fait d'une chose après l'arrêt de la Cour de cassation (2^e ch. civ) du 21 juillet 1982 », *D.* 1982, chr. p. 201.

³⁰ Sénat, 2nde session ordinaire de 1984-1985, rapport n° 225, fait au nom de la Commission des Lois par Monsieur François Collet, sénateur, spéc. p. 6, n° 20.

³¹ Le législateur se devait d'intervenir afin « *de ne pas laisser à une jurisprudence fluctuante le soin de régir les principes de responsabilité dans une matière qui revêt tous les aspects d'un fléau national* » : Sénat, 2nde session ordinaire de 1984-1985, rapport n° 225, fait au nom de la Commission des Lois par Monsieur François Collet, sénateur, 125 p., spéc. p. 6.

³² Sénat, 2nde session ordinaire de 1984-1985, rapport n° 225, fait au nom de la Commission des Lois par Monsieur François Collet, sénateur, spéc. p. 6, n° 20.

commission chargée d'élaborer un projet de loi sur les accidents de la circulation³³. Celle-ci était néanmoins confrontée à certains clivages d'ordre philosophique ainsi qu'à certaines résistances corporatistes³⁴. Dans ce contexte, l'élaboration d'un texte n'avait alors pas pu voir le jour. Mais la volonté d'aboutissement révélée par le garde des Sceaux, Monsieur Robert Badinter, a permis d'amener l'Assemblée nationale à enregistrer un projet de loi le 18 octobre 1984. Débattu en première lecture le 17 décembre 1984, ce n'est qu'en troisième lecture que l'Assemblée nationale et le Sénat ont adopté, dans les mêmes termes, le projet élaboré par la commission mixte paritaire³⁵. De ce projet tant attendu, ressortaient deux grands objectifs commandés tant par des impératifs humains que judiciaires³⁶. Le premier objectif concernait la garantie de l'indemnisation de victimes d'accidents corporels. Cette amélioration consistait en l'adoption d'un nouveau corps de règles de réparation spécifiques, afin que les victimes ne soient plus confrontées à des cas de non-indemnisation liés jusqu'à présent au régime de responsabilité civile applicable. Le second objectif, relatif à une recherche d'efficacité, consistait à encourager la voie transactionnelle au détriment des procédures judiciaires, de sorte de désencombrer les tribunaux de ce contentieux et d'accélérer les règlements amiables.

Malgré certaines difficultés d'élaboration et fruit d'un véritable compromis, notamment avec les milieux professionnels, la loi tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation a été adoptée et promulguée le 5 juillet 1985³⁷. Mais l'étude n'a pas pour ambition de traiter les deux volets de

³³ Peu de temps après sa désignation comme garde des Sceaux, Monsieur Robert Badinter constituait cette commission d'étude sur l'indemnisation des accidents de la circulation présidée par Monsieur Pierre Bellet, premier président honoraire de la Cour de cassation. Cette commission était composée de trois magistrats, deux assureurs, deux avocats et un professeur de droit.

³⁴ *JO*, Déb. parl., Ass. Nat., 1^{ère} session ordinaire de 1984-1985, compte rendu intégral, 18 déc. 1984, spéc. p. 7022, Paroles de Madame Françoise Gaspard.

³⁵ Sur la chronologie des travaux parlementaires : en première lecture, texte n° 2391 déposé à l'Assemblée nationale le 18 oct. 1984. Concernant les travaux de la commission, v. le rapport n° 2485 de Madame Françoise Gaspard, fait au nom de la commission de lois, déposé le 6 déc. 1984. Texte n° 729 adopté par l'Assemblée nationale en séance publique le 17 déc. 1984. En première lecture, texte n° 165 transmis au Sénat le 18 déc. 1984. Concernant les travaux de la commission, v. le rapport n° 225 de Monsieur François Collet, déposé le 3 avr. 1985. Texte n° 83 adopté avec modifications par le Sénat en séance publique le 10 avril 1985. En seconde lecture, texte n° 260 transmis à l'Assemblée nationale le 11 avr. 1985. Concernant les travaux de la commission, v. le rapport n° 2680 de Madame Françoise Gaspard, fait au nom de la commission de lois, déposé le 14 mai 1985. Texte n° 785 adopté avec modifications par l'Assemblée Nationale le 21 mai 1985. En seconde lecture, texte n° 304 transmis au Sénat le 23 mai 1985. Concernant les travaux de la commission, v. le rapport n° 335 de Monsieur François Collet, déposé le 5 juin 1985. Texte n° 120 adopté avec modifications par le Sénat en séance publique le 6 juin 1985. Un accord est trouvé en Commission mixte paritaire. Concernant les travaux de la commission, v. le rapport n° 405 de Monsieur François Collet, sénateur et Madame Françoise Gaspard, député, fait au nom de la commission mixte paritaire, déposé le 20 juin 1985. Texte n° 836 adopté sans modification par l'Assemblée nationale le 25 juin 1985 et texte n° 158 adopté définitivement par le Sénat le 27 juin 1985.

³⁶ *JO*, Déb. parl., Ass. Nat., 1^{ère} session ordinaire de 1984-1985, compte rendu intégral, 18 déc. 1984, spéc. p. 7025, Paroles de Monsieur Robert Badinter, garde des Sceaux.

³⁷ Loi n°85-677 du 5 juill. 1985, *JORF* du 6 juill. 1985.

cette loi. Celle-ci se concentre principalement sur l'amélioration de la situation des victimes sous le prisme de leur droit à indemnisation du dommage corporel³⁸, dont il conviendra d'approfondir les conditions relatives aux régimes juridiques et leurs modalités, une fois le domaine d'application du dispositif légal de 1985 délimité.

6. Le domaine d'application de la loi du 5 juillet 1985. La délimitation du domaine d'application de la loi de 1985 est primordiale dès lors qu'elle conditionne la mise en œuvre du droit à indemnisation des victimes d'accidents de la circulation. La loi exclut en principe l'application du droit commun de la responsabilité. Les dispositions sont d'ordre public, ce qui interdit à la victime d'opter pour l'application du droit commun de la responsabilité ou de le cumuler avec les dispositions de la loi de 1985³⁹. Les victimes d'accidents de la circulation disposent d'un droit à indemnisation autonome⁴⁰ et exclusif⁴¹, qui naît indépendamment des conditions du droit commun à partir du moment où les conditions d'application de la loi sont réunies. Aux termes de son article 1^{er}, trois conditions cumulatives permettent l'application du dispositif de 1985⁴². Une personne doit être victime d'un accident de la circulation dans lequel est impliqué un véhicule.

³⁸ L'étude porte principalement sur la section première du chapitre premier de la loi n° 85-677 du 5 juill. 1985, *JORF* du 6 juill. 1985.

³⁹ Sur l'affirmation doctrinale du caractère d'ordre public des dispositions spéciales de la loi de 1985, v. entre autres : **FLOUR J., AUBERT J.-L., SAVAUX É.**, *Droit civil. Les obligations, Le fait juridique*, t. 2, 14^e éd., 2011, Dalloz Sirey, Université, 533 p, spéc. p. 412, n° 320 ; **VINEY G., JOURDAIN P.** (dir. GHESTIN J.), *Traité de droit civil. Les conditions de la responsabilité, op. cit.*, spéc. p. 1240, n° 973. La Cour de cassation affirme un tel caractère, permettant aux juges du fond d'en faire application alors même qu'elle serait écartée par les demandeurs. V. notamment : Cass. 2^e civ., 13 janv. 1988, n° 86-10.142 : *Bull. civ.* n°13, *D.* 1988, p. 293, note GROUDEL H. ; Cass. 2^e civ., 5 juill. 1989, n° 87-16.412 : *Bull. civ.* II, n° 144 ; Cass. 2^e civ., 6 déc. 1989, n° 88-18.405 : *Bull. civ.* II, n° 213 ; Cass. 2^e civ., 29 janv. 1997, n° 94-21.733 : *Bull. civ.* n° 23, *RCA* 1997, comm. n° 161, obs. GROUDEL H. ; Cass. 2^e civ., 20 janv. 2000, n° 98-13.871, *Inédit*, *RCA* 2000, n°118 ; *Gaz. pal.* 2000, somm. 2005 ; Cass. 2^e civ., 11 juin 2009, n° 08-14.224 : *Bull. civ.* II, n° 145, *RCA* 2009, étude 11, GROUDEL H. Précisons que le projet de réforme de la responsabilité civile, présenté le 13 mars 2017, par Jean-Jacques Urvoas, suggère d'inscrire à l'article 1285 alinéa 2nd que les dispositions sont d'ordre public.

⁴⁰ Sur les partisans de l'autonomie : **GROUDEL H.**, « Le fondement de la réparation instituée par la loi du 5 juill. 1985 », *JCP* 1986, I, 3244 ; **LARROUMET CH.**, « L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation : l'amalgame de la responsabilité civile et de l'indemnisation automatique [à propos de la loi n°85-677 du 5 juillet 1985] », *D.* 1985, chr. 237 ; **WIEDERKEHR G.**, « De la loi du 5 juillet 1985 et de son caractère autonome », *D.* 1986, chr. 255. Sur les adversaires : **CHABAS F.**, *Les accidents de la circulation, op. cit.*, spéc. pp. 36 à 40 ; **CHARTIER Y.**, « Accident de la circulation, accélération des procédures d'indemnisation », *D.* 1986, n° Hors-série, spéc. n° 31 à 33. D'autres affirment que cette loi est inclassable de par sa forme laissant transparaître un « *hermaphrodisme juridique* » : **BRUN PH.**, *op. cit.*, spéc. p. 470, n° 674.

⁴¹ V. notamment : **WIEDERKEHR G.**, « De la loi du 5 juill. 1985 et de son autonomie », *art. cit.* ; **CAMPROUX M.-P.**, « La loi du 5 juill. 1985 et son caractère exclusif », *D.* 1994, chr. p. 109.

⁴² Art. 1^{er} de la loi n°85-677 du 5 juill. 1985 : « *les dispositions du présent chapitre [Chapitre 1^{er} : Indemnisation des victimes d'accidents de la circulation] 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 propres* ».

7. La notion d'accident de la circulation, condition primordiale d'applicabilité de la loi. La notion d'accident est une notion communément employée, mais non définie par la loi Badinter. En l'absence d'une véritable définition légale de l'accident, cette notion suggestive se définit comme un évènement dommageable soudain et imprévu⁴³. En application de la loi de 1985, l'accident doit s'entendre d'un risque réalisé, indépendamment d'un acte volontairement recherché par l'auteur⁴⁴. C'est d'ailleurs en ce sens que la jurisprudence semble l'entendre⁴⁵. Mais l'accident doit surtout être rattaché à la notion de circulation pour constituer la condition primordiale de l'applicabilité de la loi. En cela, c'est l'activité de circulation même d'un véhicule qui est retenue. Qu'importe que le véhicule soit en mouvement ou à l'arrêt au moment de l'accident⁴⁶. La notion de circulation s'entend largement⁴⁷. De même, qu'importe *a priori* le lieu où se produit l'accident. La loi de 1985 s'applique dès lors que l'accident résulte d'un fait de la circulation, qu'il soit survenu sur la voie publique, dans un lieu privé, voire même à un autre endroit qu'une route⁴⁸. Il faut néanmoins que le lieu soit destiné à la circulation⁴⁹. Ainsi, ne relève pas de la loi de 1985 un accident survenu sur une voie fermée à la circulation publique

⁴³ En ce sens : LAMBERT-FAIVRE Y., LEVENEUR L., *Droit des assurances*, 14^e éd., 2017, Dalloz, Précis, 951 p., spéc. p. 499, n° 700.

⁴⁴ V. en ce sens : BRUN PH., *op. cit.*, spéc. p. 477, n° 688 ; FLOUR J., AUBERT J.-L., SAVAUX É., *op. cit.*, spéc. p. 417, n°324 ; LE TOURNEAU PH., (dir.), *Droit de la responsabilité et des contrats. Régimes d'indemnisation*, 11^e éd., 2018/2019, Dalloz, Dalloz Action, 2702 p., spéc. p. 2324, n° 6211.12 ; STARCK B., ROLAND H., BOYER L., *Obligations. Responsabilité délictuelle*, t.1, 1996, Litec, Manuels, 582 p., spéc. n° 696 ; TERRÉ F., SIMLER PH., LEQUETTE Y., *Droit civil. Les obligations*, 9^e éd., 2005, Dalloz, Précis, 1474 p., spéc. n° 939 ; VINEY G., JOURDAIN P. (dir. GHESTIN J.), *Traité de droit civil. Les conditions de la responsabilité, op.cit.*, spéc. pp. 1246-1247, n° 979 ; VINEY G., JOURDAIN P., CARVAL S., (dir. GHESTIN J.), *Les régimes spéciaux et l'assurance de responsabilité, op. cit.*, spéc. p. 121, n° 94.

⁴⁵ V. par ex : Cass. crim., 6 juin 1990, n° 89-83.348 : *Bull. crim.*, n° 226, *RCA* 1990, comm. 266 et chr. 15 par GROUDEL H. ; Cass. 2^e civ., 6 déc. 1991, n°88-19.990 : *Bull. civ. II*, n° 328, *RCA* 1992, comm. 90 et chr. 11 par GROUDEL H. ; *RTD civ.* 1992, p. 571, obs. JOURDAIN P. ; Cass. 2^e civ., 2 mars 1994, n°92-18.818 : *Bull. civ. II*, n° 79, *RCA* 1994, comm. 232 et chr. 16 par GROUDEL H. ; *RTD civ.* 1995, p. 132, obs. JOURDAIN P.

⁴⁶ TERRÉ F., SIMLER PH., LEQUETTE Y., *op. cit.*, spéc. n° 940 : « *ce qui importe est que le véhicule ait été mis en circulation (...) par son utilisateur* ». Sur un véhicule en mouvement, v. par ex : Cass. 2^e civ., 8 nov. 1995, n° 94-10.944 : *Bull. civ. II*, n°268. En l'espèce, il s'agissait d'un tracteur manœuvrant dans un champ et dont le fonctionnement du moteur avait provoqué un incendie. Sur un véhicule incendié en stationnement : Cass. 2^e civ., 22 nov. 1995, n°94-10.046 : *Bull. civ. II*, n° 285. En l'espèce, la loi du 5 juill. 1985 avait vocation à s'appliquer à l'incendie s'étant propagé à cause d'un véhicule stationné sur un parking ayant pris feu.

⁴⁷ Notamment au titre de l'art. R. 211-5 C. ass. : « *l'obligation d'assurance s'applique à la réparation des dommages corporels ou matériels résultant : 1° Des accidents, incendies ou explosions causés par le véhicule, les accessoires et produits servants à son utilisation, les objets et substances qu'il transporte ; 2° De la chute de ces accessoires, objets, substances ou produits* ».

⁴⁸ V. à titre d'illustration, pour un véhicule arrêté dans un champ : Cass. 2^e civ., 25 juin 1986, n° 84-17.728 : *Bull. civ. II*, n° 28 ; Cass. 2^e civ., 10 mai 1991, n° 90-11.377 : *Bull. civ. II*, n° 137, *RCA* 1991, comm. 284, GROUDEL H. ; Cass. 2^e civ., 19 févr. 1997, n° 95-14.279 : *Bull. civ. II*, n° 42, *RCA* 1997, comm 197 et chr. 15, par LEDUC F. Pour un véhicule dans l'enceinte d'une entreprise : Cass. 2^e civ., 28 oct. 1991, n° 89-17.598 : *Bull. civ. II*, n° 288. Pour un véhicule dans un garage : Cass. 2^e civ., 22 mai 2014, n° 13-10.561 : *Bull. civ. II*, n° 116, *RTD civ.* 2014, p. 665, obs. JOURDAIN P.

⁴⁹ Cass. 2^e civ., 26 juin 2003, n° 00-22.250 : *Bull. civ. II*, n° 206, *RCA* 2003, chr. 24 par GROUDEL H., *RTD civ.* 2003, p. 720, obs. JOURDAIN P. En l'espèce, la Cour de cassation avait affirmé que le cyclomoteur ayant pris feu pour une cause indéterminée dans un hall d'immeuble était en stationnement dans un lieu d'habitation impropre à la circulation et qu'à cet égard la loi du 5 juillet 1985 n'était pas applicable.

lors d'une compétition sportive⁵⁰. Dans ce cas spécifique, faut-il cependant préciser que la jurisprudence a toutefois décidé que la loi s'applique aux spectateurs victimes⁵¹. Toutefois, certains accidents demeurent étrangers à la circulation routière faisant obstacle à l'application de la loi. En effet, la jurisprudence a pu affirmer que l'accident causé par un véhicule-outil, dont la seule partie utilitaire en fonctionnement a blessé une victime, évince l'application de la loi Badinter⁵². En somme, la notion extensive d'accident de la circulation relève nettement du pouvoir souverain des juges. La ligne directrice que les juges suivent est celle de la recherche de la cause de l'accident ainsi que sa relation avec la circulation⁵³. Une fois cette condition avérée, encore faut-il qu'un véhicule soit impliqué dans l'accident pour que la loi trouve à s'appliquer.

8. La notion extensive de véhicule terrestre à moteur. L'article premier de la loi du 5 juillet 1985 précise les véhicules qui entrent dans le domaine d'application de la loi, ou à l'inverse ceux qui en sont exclus. Mais cet article ne donne aucune définition de la notion de véhicule au sens du dispositif. La notion de véhicule terrestre à moteur est pourtant connue en droit⁵⁴. Conformément à celle qui en est donnée en droit des assurances pour délimiter le domaine de l'assurance automobile obligatoire, le véhicule s'entend de « *tout véhicule*

⁵⁰ Cass. 2^e civ., 28 févr. 1996, n° 93-17.457 : *Bull. civ. II*, n°37, *D.* 1996, p. 438, note MOULY J. ; *RCA* 1996, comm. 168 et chr. 22 par GROUDEL H. ; *RTD civ.* 1996, p. 641, obs. JOURDAIN P. ; Cass. 2^e civ., 19 juin 2003, n° 00-22.330 : *Bull. civ. II*, n°197, *D.* 2003, p. 2540, obs. LAGARDE F. ; *RTD civ.* 2003, p. 722, obs. JOURDAIN P. ; Cass. 2^e civ., 4 janv. 2006, n° 04-14.841 : *Bull. civ. II*, n° 1, *RCA* 2006, comm. 113, obs. GROUDEL H. ; *D.* 2006, p. 2443, note MOULY J. ; *RTD civ.* 2006, p. 337, obs. JOURDAIN P. Sur la doctrine souhaitant une amélioration du sort des concurrents victimes d'un accident lors de compétitions sportives, v. : HOCQUET-BERG S., « L'acceptation des risques en matière sportive enfin abandonnée ! », *RCA* 2011, étude 3 ; MOULY J., « L'abandon de la théorie de l'acceptation des risques en matière de responsabilité du fait des choses. Enjeux et perspectives », *D.* 2011, p. 692 ; LEDUC F., « La loi du 5 juillet 1985 s'applique-t-elle aux participants à une compétition de sport mécanique ? », *RCA* 2012, n°12, étude 10.

⁵¹ Cass. crim., 16 juill. 1987, n° 86-91.347 : *Bull. crim.*, n° 294, *RTD civ.* 1987, p. 770, obs. HUET J. ; Cass. 2^e civ., 13 janv. 1988, n° 84-16.561 : *Bull. civ. II*, n° 11, *RTD civ.* 1990, p. 675, obs. JOURDAIN P. ; Cass. 2^e civ., 10 mars 1988, n° 87-11.087 : *Bull. civ. II*, n°59.

⁵² V. par exemple : Cass. 2^e civ., 9 juin 1993, n° 91-12.452 : *Bull. civ. II*, n° 198, *Gaz. pal.* 2002, somm. 422, obs. CHABAS F. (victime manœuvrant une benne pour aider au déchargement de bottes de foin ayant chuté et percuté une botte de foin dans le dos) ; Cass. 2^e civ., 8 mars 2001, n° 99-13.525 : *Bull. civ. II*, n° 43, *RTD civ.* 2001, p. 607, obs. JOURDAIN P. (victime ensevelie sous le contenu d'une remorque qui avait basculé alors que la benne de la remorque se levait sous l'action d'un appareil de levage) ; Cass. 2^e civ., 8 mars 2001, n° 98-17.678 : *Bull. civ. II*, n° 42, *RTD civ.* 2001, p. 607, obs. JOURDAIN P. (victime blessée par l'auvent d'une remorque tractée par un véhicule destinée à la vente de pizzas). *Contra.* : Cass. 2^e civ., 31 mars, n° 90-19.143 : *Bull. civ. II*, n° 4, *RTD civ.* 1993, p. 840, obs. JOURDAIN P.

⁵³ En ce sens : VINEY G., JOURDAIN P., CARVAL S. (dir. GHESTIN J.), *Les régimes spéciaux et l'assurance de responsabilité*, *op. cit.*, spéc. p. 132, n° 100.

⁵⁴ V. notamment : art. L. 110-1, 1^o C. route : « le terme "véhicule à moteur" désigne tout véhicule terrestre pourvu d'un moteur de propulsion, y compris les trolleybus, et circulant sur route par ses moyens propres, à l'exception des véhicules qui se déplacent sur rails ».

automoteur destiné à circuler sur le sol et qui peut être actionné par une force mécanique, sans être lié à une voie ferrée, ainsi que les remorques, même non attelées »⁵⁵.

Plusieurs critères permettent ainsi à la jurisprudence de pouvoir qualifier un véhicule terrestre à moteur. Cet engin est tout d'abord destiné à se mouvoir sur le sol. Entrent ainsi dans cette catégorie les automobiles, camions et camionnettes, les motocyclettes, cyclomoteurs et vélomoteurs, à l'exclusion de tous moyens de transports maritimes, fluviaux ou aériens, ou encore les ascenseurs, téléphériques, télésièges et téléskis⁵⁶. Faut-il ensuite que le véhicule soit pourvu d'un moteur « *quelle que soit son mode de propulsion* »⁵⁷, et ce peu importe qu'il soit en marche, à l'arrêt, en panne ou poussé à la main⁵⁸. Il convient de préciser que sont entrés depuis peu dans la catégorie des véhicules terrestres à moteurs, les engins de déplacement personnel motorisés, tels que les trottinettes et patinettes électriques, monoroues et gyropodes⁵⁹. Dès lors, tous les engins, bien que terrestres et animés par une force extérieure, tels que des rollers, trottinettes ou bicyclettes mécaniques, sont exclus du champ d'application de la loi de 1985⁶⁰. En outre, au sens de la loi Badinter, cette aide motrice doit servir au déplacement autonome du véhicule. Mais la fonction même de transport de personnes ou de choses du véhicule n'est pas impérative⁶¹. En ce sens, la jurisprudence a-t-elle pu intégrer par exemple dans le champ d'application de la loi, une pelleuse mécanique⁶², une presse à paille⁶³, un tracteur agricole⁶⁴, une tondeuse à gazon autoporteuse⁶⁵, voire une mini-moto pour enfants⁶⁶.

⁵⁵ Art. L. 211-1 alinéa 1^{er} C. assur., modifié par la loi n° 2007-1774 du 17 déc. 2007 - art.1. Définition identique reprise à l'art. 1^{er} de la Directive 2009/103/CE du 16 sept. 2009 *concernant l'assurance de responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle d'assurer cette responsabilité*, JOCE n° L. 263 du 7 oct. 2009.

⁵⁶ V. entre autres : FLOUR J., AUBERT J.-L., SAVAUX É., *op. cit.*, spéc. p. 419, n° 325 ; LE TOURNEAU PH., (dir.), *op. cit.*, spéc. p. 2331, n° 6211.81 ; VINEY G., JOURDAIN P. (dir. GHESTIN J.), *Traité de droit civil. Les conditions de la responsabilité*, *op. cit.*, spéc. p. 1262, n° 988.

⁵⁷ GROUDEL H., « Il y a véhicule terrestre à moteur et véhicule terrestre à moteur ! », *RCA* 1998, p. 6, spéc. p. 7.

⁵⁸ Cass. 2^e civ., 13 janv. 1988, n° 86-19.029 : *Bull. civ. II*, n° 14 ; Cass. 2^e civ., 25 mai 1994, n° 92-19.455 : *Bull. civ. II*, n° 132. Pour un vélosorex : CA Nîmes, 19 sept. 1994, *JCP* 1997, II, 22794, note BORIÉS S. V. *Supra* n°7.

⁵⁹ Sur l'analyse de cette mobilité douce, v. *Infra* n°109, n°297 et n°319.

⁶⁰ À titre d'illustration : Cass. 2^e civ., 7 oct. 1987, n° 86-12.553 : *Bull. civ. II*, n°180, *Gaz. pal.* 1988, p. 251, note CHABAS F. *Adde* : LAVOILLOTTE M.-P., « Les risques... juridiques du roller », *JCP* 2000, I, 250.

⁶¹ LUCAS-GALLAY I., « La notion de véhicule terrestre à moteur au sens de l'art. 1^{er} de la loi du 5 juillet 1985 », *Gaz. Pal.* 1997. 2. p. 1227.

⁶² Cass. 2^e civ., 22 févr. 1989, n° 87-12.619 : *Bull. civ. II*, n° 46, *Gaz. pal.* 1989, pan. 91.

⁶³ Cass. 2^e civ., 3 juill. 1991, n° 89-17.169 : *Bull. civ. II*, n° 201, *RTD civ.* 1991, p. 763, obs. JOURDAIN P. ; *Gaz. pal.* 1992, somm. 144, note CHABAS F.

⁶⁴ Cass. 2^e civ., 7 oct. 1999, n° 98-10.948, *Inédit*, *RCA* 1999, n° 355.

⁶⁵ Cass. 2^e civ., 24 juin 2004, n° 02-20.208 : *Bull. civ. II*, n° 308, *D.* 2005, p. 1317, obs. GROUDEL H. ; *RGDA* 2004, p. 967, note LANDEL J. ; Cass. 2^e civ., 22 mai 2014, n° 10-10.561, *RCA* 2014, étude 7, GROUDEL H.

⁶⁶ Cass. 2^e civ., 22 oct. 2015, n°14-13.994 : *Bull. civ. II*, n° 341 : « *une mini moto pilotée par un enfant de six ans se déplaçant sur route au moyen d'un moteur à propulsion, avec faculté d'accélération, ne peut être considéré comme un simple jouet et est un véhicule terrestre à moteur sans qu'il importe que le véhicule en cause soit soumis à une obligation légale d'assurance* », *RCA* janv. 2016, comm. 7, note GROUDEL H. *Adde* : LANDEL J.,

En somme, aucune autre condition ne semble nécessaire à la qualification de véhicule terrestre à moteur. La notion s'entend largement⁶⁷. Le critère de l'obligation d'assurance n'est d'ailleurs pas un critère impératif. En effet, la jurisprudence laisse transparaître à travers ses décisions qu'elle s'y raccroche parfois pour qualifier un véhicule de véhicule terrestre à moteur au sens de la loi de 1985, ou qu'elle peut l'ignorer dans d'autres situations.

De plus, est-il précisé au titre de l'article premier de cette loi que la notion de véhicule s'étend aux remorques et semi-remorques. La formule légale employée laisse à supposer que la loi Badinter s'applique lorsque ces éléments sont attelés à un véhicule terrestre à moteur⁶⁸. Dès lors, l'application de la loi serait *a priori* écartée lorsque ces éléments sont dételés au moment de l'accident⁶⁹.

Enfin, la loi de 1985 exclut explicitement de son champ d'application les chemins de fer et les tramways circulant sur des voies propres. Cette exclusion est le fruit d'un véritable débat, tant la jurisprudence paraît incohérente sur ce point, notamment lorsque l'accident survient sur un passage à niveau⁷⁰. En principe, l'application de la loi Badinter est exclue lors d'une collision accidentelle entre un véhicule au sens de loi Badinter et un train⁷¹ ou avec un tramway⁷². Mais la Cour de cassation a déjà eu l'occasion de l'appliquer dans les mêmes circonstances⁷³. Cette incohérence est nettement dénoncée. Au point que l'intégration de ces moyens de transports circulant sur des voies propres au sein du champ d'application est

« Véhicules jouets : à la recherche de critères objectifs », *RGDA* 2015, n° 12, p. 559 ; **MEKKI M.**, « Le « Pocket bike » : quand rouler n'est pas jouer », *Gaz. pal.* janv. 2016, p. 34 ; **JOURDAIN P.**, « Une mini moto n'est pas un jouet mais un véhicule terrestre à moteur », *RTD civ.* 2016, p. 135.

⁶⁷ Les juges ont même tendance à assimiler aux véhicules terrestres à moteur ses accessoires. V. par ex : Cass. 2° civ., 28 juin 1995, n° 93-20.540 : *Bull. civ.* II, n° 203, *JCP* 1996, I, 3944, obs. VINEY G.

⁶⁸ Conformément à l'art. L.110-1, 2° C. route : « tout véhicule destiné à être attelé à un véhicule ». À titre d'illustrations, v. pour un ensemble routier : Cass. 2° civ., 7 févr. 1996, n° 94-14.182 : *Bull. civ.* II, n° 32, *RCA* 1996, n° 171 ; pour une caravane : Cass. 2° civ., 16 oct. 1991, n° 90-16.327 : *Bull. civ.* II, n° 254, *Gaz. pal.* 1992, somm. 145, note CHABAS F.

⁶⁹ Cass. 2° civ., 14 juin 2006, n° 03-17.815, *Inédit*, *RCA* 2006, comm. 336, obs. GROUDEL H. En l'espèce, l'accident avait été causé par une chute de bottes de paille d'une remorque non attelée à un tracteur, lequel n'était pas non plus en mouvement.

⁷⁰ V. *Infra* n°115.

⁷¹ V. par ex. : Cass. 2° civ., 19 mars 1997, n° 95-19.314 : *Bull. civ.* II, n° 78, *RCA* 1997, n° 196 ; Cass. 2° civ., 17 nov. 2016, n° 15-27.832 : *Bull. civ.* II, *RTD civ.* 2017, 166, obs. JOURDAIN P. ; Cass. 2° civ., 8 déc. 2016, n° 15-26.265, *Inédit* ; Cass. 2° civ., 17 nov. 2016, n° 15-27.832 : *Bull. civ.* II, n° 18.

⁷² V. par ex. : Cass. 2° civ., 18 oct. 1995, n°93-19.146 : *Bull. civ.* II, n° 239, p. 139, *JCP* 1995, IV, 2577 ; *RCA* 1996, n° 12 ; Cass. 2° civ., 29 mai 1996, n° 94-19.823 : *Bull. civ.* II, n° 108, *JCP* 1996, IV, 1631. V. en plus : **BLANC G.**, « L'inapplicabilité de la loi du 5 juillet 1985 à un accident impliquant un tramway », *D.* 1997, p. 213 ; CA Colmar, 20 sept. 2002, n°2000/05225, *JCP* 2003, IV, 2934. Jurisprudence récemment confirmée : Cass. 2° civ., 5 mars 2020, n° 19-11.411 : *Bull. civ.* II, *RTD civ.* 2020, 639, obs. JOURDAIN P.

⁷³ À titre d'illustrations : sur l'application de la loi aux tramways : Cass. 2° civ., 16 juin 2011, n° 10-19.491 : *Bull. civ.* II, n° 132, *D.* 2011, p. 1756, obs. GALLMEISTER O. ; *RTD civ.* 2011, p. 774, obs. JOURDAIN P. ; *RCA* 2011, p. 326, note GROUDEL H. ; *RGDA* 2011, p. 997, obs. LANDEL M. ; *D.* 2011, p. 2184, somm. GALLMEISTER I. Sur l'application de la loi de 1985 aux transports ferroviaires : Cass. 2° civ., 17 mars 1986, n° 84-16.011 : *Bull. civ.* II, n° 40.

suggérée⁷⁴. En somme, la notion de véhicule terrestre à moteur semble être le fruit d'un véritable travail jurisprudentiel. Mais la difficulté principale à laquelle les juges sont confrontés est celle de déterminer son implication dans l'accident de la circulation.

9. La condition d'implication du véhicule dans l'accident de la circulation, une nouveauté. La notion d'implication, nouvelle en droit interne⁷⁵, a suscité de nombreux débats doctrinaux comme des difficultés d'interprétation jurisprudentielle. À ce stade des développements, seule sa définition sera établie car l'implication n'est pas seulement une condition permettant de délimiter le domaine de la loi⁷⁶. Dans le système législatif, l'implication constitue également une véritable condition du droit à indemnisation des victimes dès lors qu'elle permet de désigner le débiteur de la réparation sur le fondement de la loi Badinter⁷⁷. L'implication doit donc simplement s'entendre ici tel l'élément de rattachement du véhicule à l'accident⁷⁸. À cet égard, sa fonction se différencie nettement de celle de la causalité entendue en droit commun⁷⁹, puisque l'implication s'apprécie dans sa relation avec l'accident et dans celle avec le dommage⁸⁰. Les travaux parlementaires préparatoires de la loi du 5 juillet 1985 font état de cette volonté de distinguer les notions d'implication et de causalité. La notion d'implication est un concept « *volontairement très large : c'est le fait qu'un véhicule terrestre à moteur soit intervenu à quelque titre que ce soit ou à quelque moment que ce soit qui*

⁷⁴ V. URVOAS J.-J. (dir.), *Projet de réforme de la responsabilité civile*, présenté le 13 mars 2017, par Jean-Jacques Urvoas, garde des Sceaux, ministre de la Justice, suite à la consultation publique menée d'avril à juillet 2016, 18 p., p. 14, art. 1285. La partie de la disposition de l'art. 1^{er} de la loi du 5 juillet 1985 « à l'exception des chemins de fer et des tramways circulant sur des voies qui leur sont propres » est supprimée.

⁷⁵ Notion empruntée au droit international, v. la Convention de La Haye du 4 mai 1971 sur la loi applicable en matière d'accidents de la circulation, art. 4, a) : « *lorsqu'un véhicule est impliqué dans l'accident (...)* ».

⁷⁶ Sur une analyse approfondie de la notion d'implication, v. *Infra* n° 145.

⁷⁷ V. entre autres : BIGOT J., « Les trois lectures de la loi Badinter », *JCP* 1987, I, 3278 ; CHABAS F., « Notion et rôle de l'implication du véhicule au sens de la loi du 5 juillet 1985 », *Gaz. pal.* 1986, 1, doct. p. 64 ; CONTE PH. « Le législateur, le juge, la faute et l'implication (la fable édifiante de l'autonomie de la loi du 5 juillet 1985) », *JCP* 1990, I, 3471 ; GROUDEL H., « L'implication du véhicule dans la loi du 5 juillet 1985 », *D.* 1987, chr. p. 1 ; JOURDAIN P., « Domaine et conditions d'applications de la loi du 5 juillet 1985 », *Gaz. pal.* 1995, 1, doct. p. 642 ; MARGEAT H., « Accidents de la circulation : la loi Badinter six mois plus tard ou les 7 points-clés », *Gaz. pal.* 9 mars 1986, doct. p. 2 ; TUNC A., « La notion d'implication dans la loi du 5 juillet 1985 », *Risques*, juin 1991, p. 77.

⁷⁸ En ce sens : FLOUR J., AUBERT J.-L., SAVAUX É., *op. cit.*, spéc. p. 421, n° 327 ; STARCK B., ROLAND H., BOYER L., *op. cit.*, spéc. n° 866 ; VINEY G., *L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation, op. cit.*, spéc. n° 13.

⁷⁹ V. entre autres : BACACHE-GIBEILI M., (dir. LARROUMET CH.), *Traité de Droit civil, t.V, Les obligations : la responsabilité civile extracontractuelle*, 3^e éd., 2016, Economica, Corpus Droit Privé, 1097 p., spéc. p. 824, n° 689 ; VINEY G., JOURDAIN P., CARVAL S., (dir. GHESTIN J.), *Les régimes spéciaux et l'assurance de responsabilité, op. cit.*, spéc. p. 141, n° 108.

⁸⁰ V. JOURDAIN P., « Implication et causalité dans la loi du 5 juillet 1985 », *art. cit.*, I, 3794 ; RAFFI R., « Implication et causalité dans la loi du 5 juillet 1985 », *D.* 1994, chr. p. 158 ; GROUDEL H., « L'implication du véhicule dans la loi du 5 juillet 1985 », *art. cit.*, chr. p. 1 ; CARVAL S., « L'implication et la causalité », *RCA* 2015, doss. 15.

déterminera l'application des règles contenues dans le texte (...). On ne devrait donc pas avoir à discuter du rôle causal ou non (...) pour déterminer le champ d'application du texte »⁸¹. C'est d'ailleurs dans cet esprit que la jurisprudence, après certains vacillements, s'est finalement définitivement orientée⁸². Concernant la causalité, la jurisprudence l'emploie sous le vocable d' « imputabilité du dommage à l'accident ». Par conséquent, il ne doit pas être confondue l'implication avec l'exigence implicite, mais nécessaire, de l'imputabilité du dommage à l'accident qui s'y juxtapose⁸³.

Ainsi, dès lors que l'ensemble des conditions d'applicabilité de la loi de 1985 sont réunies, la victime d'un dommage bénéficie sur le fondement de ce dispositif d'un droit à indemnisation. À cet égard, demeure-t-il opportun de constater que la volonté du législateur de 1985 a été celle d'offrir ce droit en priorité aux victimes d'accidents corporels de la circulation.

10. Les victimes d'accidents corporels de la circulation, privilégiées du dispositif de 1985. La volonté du législateur est limpide. « *Sous l'intitulé relativement prosaïque du texte (...), c'est en fait d'un drame humain qu'il s'agit* »⁸⁴. C'est en effet pour améliorer le sort des victimes d'accidents corporels que le dispositif de 1985 a été institué. Certains auteurs ont pu même affirmer que les accidents de la circulation routière constituent « *le paradigme des accidents corporels* »⁸⁵. L'accident corporel s'entend de « *toute atteinte corporelle non intentionnelle de la part de l'assuré et provenant de l'action soudaine d'une cause extérieure* »⁸⁶. Transposé dans le domaine des accidents de la circulation, il s'agit alors de « *tout accident impliquant au moins un véhicule, survenant sur une voie ouverte à la circulation, et dans lequel au moins une personne est blessée ou tuée* ». Cette définition réglementaire de l'accident corporel de la circulation est assez éclairante. Un accident corporel, mortel ou non mortel, de la circulation routière est alors un accident qui « *provoque au moins une victime, c'est-à-dire un usager ayant nécessité des soins médicaux ; [qui] survient sur une voie ouverte*

⁸¹ JO, Déb. parl., Sénat, 2nde session ordinaire de 1984-1985, compte rendu intégral, 10 avril 1985, p. 193, Paroles de Monsieur Robert Badinter, garde des Sceaux.

⁸² V. *Infra* n°145.

⁸³ V. entre autres : LEDUC F., « L'évolution de l'implication », *RCA* févr. 2019, n°2, doss. 8, p. 31, spéc. p. 34, n°10.

⁸⁴ JO, Déb. parl., Ass. Nat., 1^{ère} session ordinaire de 1984-1985, compte rendu intégral, 18 déc. 1984, p. 7027. Paroles de M. Jean-Paul FUCHS.

⁸⁵ LAMBERT-FAIVRE Y., PORCHY-SIMON S., *Droit du dommage corporel. Systèmes d'indemnisation*, 8^e éd., 2015, Dalloz, Précis, 957 p., spéc. p. 388, n° 392.

⁸⁶ BEJUI-HUGUES H., BESSIERES-ROQUES I., BRÉMOND G., *Précis d'évaluation du dommage corporel*, 7^e éd., 2021, L'argus de l'assurance, Les Fondamentaux de l'Assurance, 462 p. spéc. p. 56 ; BIGOT J., BAILLOT P., KULLMAN J., MAYAUX L. (dir. BIGOT J.), *Traité de droit des assurances, Les assurances de personnes*, t. 4, 2007, LGDJ, Traité, 1120 p., spéc. p. 515, n° 614.

à la circulation publique ; [qui] implique au moins un véhicule »⁸⁷. Cet accident implique un certain nombre d'usagers de la route. Parmi ceux-ci, faut-il distinguer les indemnes, c'est-à-dire ceux dont l'état ne nécessite pas de soin médical, des victimes, lesquelles concernent à l'inverse tant les personnes tuées que blessées. Ainsi, les victimes d'un tel accident sont avant tout les victimes d'un accident causé à leur corps⁸⁸, ce qui suppose l'existence d'un dommage corporel.

Les notions d'accident corporel et de dommage corporel ne doivent donc pas être confondues⁸⁹. La première est l'évènement à l'origine du risque réalisé emportant des conséquences corporelles, qui elles-mêmes se matérialisent sous la forme d'un dommage corporel dont souffre la victime. C'est parce que la personne subit un accident corporel qu'elle a le droit, sur le fondement de la loi du 5 juillet 1985, à l'indemnisation de l'atteinte à sa personne, laquelle, nous le verrons, doit être entendue tel un dommage corporel⁹⁰. Au demeurant, la volonté du législateur n'était pas celle de créer une loi générale sur l'indemnisation des dommages corporels⁹¹. Le législateur a ainsi restreint cette protection spécifique des victimes d'accidents de la circulation aux seuls dommages corporels, participant dès lors à leur reconnaître une valeur supérieure.

11. La supériorité du dommage corporel réparable sur le fondement de la loi de 1985.

La loi du 5 juillet 1985 est certainement le régime par excellence de la supériorité du dommage corporel réparable. Le droit à indemnisation qu'offre cette loi serait un « *droit des dommages nommés* »⁹². Pour cause, le choix a été fait, lors de son élaboration, de privilégier l'indemnisation des atteintes à la personne au détriment des dommages aux biens de la victime⁹³. Cette inégalité selon le siège du dommage constitue une volonté politique claire et assumée. Lorsqu'une victime subit une atteinte à sa personne, celle-ci bénéficie d'un droit à indemnisation spécifique au regard des règles particulièrement protectrices de réparation.

⁸⁷ Selon l'art. 1^{er} de l'arrêté du 27 mars 2007 relatif aux conditions d'élaboration des statistiques relatives aux accidents corporels de la circulation », *JORF* n°89 du 15 avr. 2007, texte n°21.

⁸⁸ KULLMANN J., MAYAUX M., « L'accident corporel », *RCA* juill. 2015, dossier 5, spéc. n° 3.

⁸⁹ *Ibid.*, spéc. n° 3.

⁹⁰ Sur l'analyse approfondie de la notion d'atteinte à la personne, v. *Infra* n°50 et s.

⁹¹ En ce sens : LAMBERT-FAIVRE Y., « La réforme du droit français de la responsabilité civile », in *La réforme de l'indemnisation des victimes de la circulation (loi du 5 juillet 1985)*, Rencontre Assurance-Université du vendredi 7 juin 1985 à la Faculté de Droit et Science Politique d'Aix-en-Provence, 1985, PUAM, pp. 27-59, spéc. p. 49.

⁹² Expression empruntée à : BERG O., « Les dommages réparables dans les projets européens », in Recueil des travaux du Groupe de Recherche Européen sur la Responsabilité Civile et l'Assurance (GRERCA), *Le droit français de la responsabilité civile confronté aux projets européens d'harmonisation*, 2012, IRJS, Bibliothèque de l'Institut de recherche juridique de la Sorbonne-André Tunc, pp. 609-634, spéc. p. 607.

⁹³ *JO* Sénat, 2nde session ordinaire, rapport n° 225 (1984-1985) de M. COLLET F., p. 11 : « ce qui caractérise, en tous cas le projet de loi, c'est la discrimination qu'il opère entre les choses et les personnes ».

Soumises à un régime de réparation automatique et facilité, tel que nous l'observerons⁹⁴, les atteintes à la personne ne figurent pas sur le même plan que les dommages aux biens, lesquels font l'objet d'un régime de réparation plus strict. Le sort particulier réservé aux atteintes à la personne fait de la loi Badinter « *l'exemple emblématique* »⁹⁵ d'un dispositif légal qui proclame la place prééminente du dommage corporel⁹⁶. En effet, cette différence de régime d'indemnisation souligne incontestablement la volonté de placer le dommage corporel au premier rang de la protection indemnitaire qu'offre la loi Badinter. Aussi, cette différence participe de la reconnaissance d'une protection prééminente de l'intégrité de la personne. Toujours est-il que le traitement préférentiel du dommage corporel, soit sa supériorité dans le droit de la réparation, n'a pas été reconnu en 1985 à l'ensemble des victimes d'accidents corporels de la circulation.

12. Une supériorité relative du dommage corporel. Seule une catégorie de victimes d'accidents corporels de la circulation bénéficie d'un traitement préférentiel à l'égard de leur dommage corporel. Cette catégorie est celle des victimes non-conductrices, dont l'acceptation fera l'objet de développements ultérieurs conséquents. La supériorité de leur dommage corporel se perçoit par le biais d'un droit à réparation que l'étude menée qualifie de droit inconditionnel à réparation. Inconditionnel car il ne souffre d'aucune exception ou de dérogation, du moins seulement dans des situations accidentelles rarissimes. Inconditionnel encore car la réparation du dommage corporel est en effet irréductible. Le législateur de 1985 offre à cette unique catégorie de victimes le principe de l'inopposabilité de leur faute simple au surplus des règles d'indemnisation très favorables que l'étude se bornera à analyser. Le droit à réparation du dommage corporel des victimes non-conductrices se perçoit donc sans considération d'une faute commise ayant pour effet de limiter l'indemnisation du dommage corporel subi. Le droit inconditionnel à réparation du dommage corporel ne saurait se confondre avec le principe de la réparation intégrale. Réparer intégralement le dommage subi signifie pour son responsable d'être dans l'obligation de réparer, autant que possible, l'entier préjudice et rien que celui-ci⁹⁷.

⁹⁴ V. *Infra* n° 142 et s.

⁹⁵ **PORCHY-SIMON S.**, « Brève histoire du droit de la réparation du dommage corporel », *Gaz. pal.* 2011, p. 9.

⁹⁶ En ce sens : **PORCHY-SIMON S.**, « Point de vue extérieur », in *Le droit français de la responsabilité civile confronté aux projets européens d'harmonisation*, Recueil des travaux du Groupe de Recherche Européen sur la Responsabilité Civile et l'Assurance (GRERCA), 2012, IRJS, Bibliothèque de l'Institut de recherche juridique de la Sorbonne-André Tunc, pp. 909- 917, spéc. p. 913.

⁹⁷ Cass. 1^{ère} civ., 9 nov. 2004, n° 02-12.506 : *Bull. civ.* I, n° 264 : « *la réparation d'un dommage, qui doit être intégrale, ne peut excéder le montant du préjudice* », *D.* 2004, IR 3117 ; *JCP* 2005, I, 114, n° 1 s., obs. GROSSER P., (2^e esp.) ; **LAMBERT-FAIVRE Y., PORCHY-SIMON S.**, *op.cit.*, spéc. p. 22, n° 31.

Cette obligation est uniquement cantonnée à la compensation financière équivalente aux préjudices subis par la victime⁹⁸. La loi du 5 juillet 1985 satisfait à ce principe jurisprudentiel de la réparation intégrale du dommage⁹⁹. *A contrario*, cette loi n'offre pas un droit inconditionnel à réparation du dommage corporel à toutes les victimes d'accidents corporels de la circulation. Les victimes conductrices en sont privées car soumises à des règles d'indemnisation qui leur sont défavorables, notamment l'opposabilité de leur faute simple commise, afin de limiter ou d'exclure leur droit à indemnisation. Intrinsèquement, ce traitement différencié constitue l'illustration la plus topique d'une distorsion de la protection du dommage corporel en la matière. Le législateur de 1985 n'affirme effectivement qu'une supériorité relative du dommage corporel en droit de la réparation puisque le traitement préférentiel du dommage corporel n'est pas reconnu aux victimes conductrices.

13. Problématique. À travers l'établissement d'un cadre protecteur du dommage corporel réparable, le législateur de 1985 affirme au fond que « *la protection juridique de l'intégrité des personnes s'impose comme une nécessité sociale impérieuse* »¹⁰⁰. D'aucuns affirment que la réparation des atteintes portées à la personne « *ne souffre guère de discussion* »¹⁰¹ et s'impose comme un « *impératif catégorique* »¹⁰². Cet impératif est reconnu comme universel et ancien¹⁰³. En effet, « *à toute époque, la sécurité physique était l'objectif premier du droit de la réparation des dommages* »¹⁰⁴. Les atteintes physiques portées à la personne ont depuis toujours

⁹⁸ La Cour de cassation affirme clairement que la responsabilité civile n'a pas de fonction pénale. En ce sens : Cass. crim., 8 févr. 1977 : *Bull. crim.*, n° 52, p. 120. L'allocation de dommages-intérêts punitifs n'est actuellement consacrée ni par la législation ni par la jurisprudence.

⁹⁹ Le principe de la réparation intégrale est issu de l'article 1^{er} de la Résolution du Conseil de l'Europe en 1975 énonçant que « *compte tenu des règles concernant la responsabilité, la personne qui a subi un préjudice a droit à la réparation de celui-ci, en ce sens qu'elle doit être replacée dans une situation aussi proche que possible de celle qui aurait été la sienne si le fait dommageable ne s'était pas produit* ». Ce principe n'a pas de valeur constitutionnelle : Cons. const., 26 sept. 2014, n° 2014-415 QPC, D. 2014, p. 1871 et D. 2015, p. 124, obs. BRUN Ph. ; Cons. const., 7 sept. 2017, n° 2017-751 DC, *Constitution* 2017, p. 401, chr. BASCHSCHMIDT P. ; Cons. const., 21 mars 2018, n° 2018-761 DC, *Dr. soc.* 2018, p. 713, étude LOISEAU G. En droit européen, l'exigence d'une réparation intégrale n'est pas systématique. V. en ce sens : CEDH, Gr. Ch., 6 oct. 2005, *Maurice c/ France*, n° 11810/30, §63 et s. ; CEDH, Gr. Ch., 6 oct. 2005, *Draon c/ France*, n° 1513/03, §65, *JCP* 2005, II, 10061, note ZOLLINGER A. ; *JCP* 2006, I, 109, n° 16 obs. SUDRE F. La Cour de justice de l'Union européenne semble d'ailleurs vouloir plutôt reconnaître un droit à une indemnisation adéquate du dommage corporel qu'un droit à une indemnisation intégrale. V. à ce propos : CJUE, Gr. Ch., 16 juill. 2020, *aff. C-129/19*, D. 2020, p. 2141, chr. BACACHE M.

¹⁰⁰ DUGUÉ M., *L'intérêt protégé en droit de la responsabilité civile*, 2019, LGDJ, Bibliothèque de Droit privé, 504 p., spéc. p. 306, n° 359.

¹⁰¹ BORGHETTI J.-S., « Les intérêts protégés et l'étendue des préjudices réparables en droit de la responsabilité civile », in *Liber amicorum, Études offertes à Geneviève VINEY*, 2008, LGDJ, pp. 145 à 171, spéc. p. 163.

¹⁰² LAMBERT-FAIVRE Y., PORCHY-SIMON S., *op. cit.*, spéc. p. 16, n° 24.

¹⁰³ *Ibid.*

¹⁰⁴ BERG O., *La protection des intérêts incorporels en droit de la réparation des dommages. Essai d'une théorie en droit français et allemand*, 2006, LGDJ, Bruylant, 379 p., spéc. p. 29, n° 18.

été sévèrement sanctionnées, comme en témoignent la loi du Talion évoquée dans l'Ancien Testament¹⁰⁵, la loi des douze tables¹⁰⁶, ainsi que la *lex quilia*¹⁰⁷ en droit romain. Aussi, « le détachement de la religion, l'évolution de la pensée des philosophes aboutissant à assimiler le corps à la personne, le développement de techniques médicales propres à endiguer la souffrance physique et mentale ont contribué à faire de celle-ci [l'atteinte physique] un phénomène de plus en plus insupportable »¹⁰⁸. La généralisation de la sécurité sociale à l'issue de la seconde guerre mondiale en est probablement la manifestation la plus éclatante. La loi du 5 juillet 1985 s'inscrit clairement dans ce mouvement en affirmant implicitement la place première accordée à l'intégrité des personnes dans l'échelle des intérêts qu'elle protège via l'instauration de régimes d'indemnisation des dommages distincts. Mais cette protection supérieure de la primauté de l'intérêt constitué par l'intégrité des personnes n'est reconnue qu'à une seule catégorie de victimes d'accidents corporels de la circulation, les victimes non-conductrices. Le législateur de 1985 a sciemment mis en place cette différence de traitement qui est, depuis l'adoption de la loi, nettement décriée. Or, cette différence admise par la loi et accrue par la jurisprudence, en raison de la qualité de conducteur ou de non-conducteur de la victime de l'atteinte à sa personne, participe de toute évidence d'une inégalité de traitement entre ces victimes d'accidents corporels de la circulation.

Ce constat invite alors à s'interroger sur la mesure d'un rééquilibrage plus égalitaire du traitement entre ces victimes. Dès lors, une évolution du droit à indemnisation des victimes conductrices pourrait-elle permettre de parvenir à l'égalité de traitement des victimes d'accidents corporels de la circulation ? En outre, cette évolution est-elle envisageable ? Si nous sommes véritablement en présence d'une inégalité de traitement, peut-il être juridiquement acceptable et justifiable que certaines catégories de victimes connaissent une protection, et donc une indemnisation, différente de certaines autres ?

La présente étude propose de démontrer que la loi du 5 juillet 1985 reconnaît déjà un droit à une réparation irréductible du dommage corporel aux victimes non-conductrices et qu'incidemment, cette loi asseoit la supériorité de leur dommage corporel dans le droit de la

¹⁰⁵ Soulignons que l'atteinte physique était sanctionnée par l'atteinte au corps du responsable. Exode 21 : 23 : « mais s'il y a un accident, tu donneras vie pour vie, œil pour œil, dent pour dent » ; Lévitique 24 : 19 et 24 : 20 : « si quelqu'un blesse son prochain, il lui sera fait comme il a fait : fracture pour fracture, œil pour œil, dent pour dent ; il lui sera fait la même blessure qu'il a faite à son prochain » ; Deutéronome 19 : 21 : « tu ne jetteras aucun regard de pitié : œil pour œil, dent pour dent, main pour main, pied pour pied ».

¹⁰⁶ GAUDEMET J., *Droit privé romain*, 2^e éd., 2000, Montchrestien, Domat droit privé, 1402 p., spéc., p. 278 et s.

¹⁰⁷ Soulignons que la *lex aquilia* n'est pas revenue sur cette priorité conférée à la sécurité physique. V. à ce propos : VILLEY M., *Le droit romain*, 2012, PUF, Quadrige, 156 p., spéc. p. 98 : L'objectif de cette loi était de sanctionner les atteintes corporelles et corporelles, autrement dit les atteintes directes par un corps à l'intégrité d'un autre corps. ; comp. : GAUDEMET J., *op. cit.*, spéc., pp. 282-283.

¹⁰⁸ DUGUÉ M., *op.cit.*, spéc. p. 306, n° 359.

réparation. En raison de différents ajustements et perfectionnements relatifs à ce dispositif, ce droit à une réparation irréductible du dommage corporel pourrait être consacré à l'ensemble des victimes d'accidents corporels de la circulation, de sorte d'offrir un traitement préférentiel du dommage corporel aux victimes conductrices.

14. Annonce de plan. En matière de circulation routière, l'apparition du véhicule terrestre à moteur, il y a un peu plus d'un siècle, a nécessairement fait naître de nouveaux risques pour l'homme. Est ainsi apparue naturellement l'idée selon laquelle le phénomène des accidents de la circulation constitue une menace pour la sécurité des personnes. C'est alors dans une dimension de vouloir protéger l'humain dans sa corporalité que la loi du 5 juillet 1985 est née. Cette protection passe par l'instauration d'un droit à indemnisation au profit des victimes d'accidents corporels de la circulation. Or, le grand paradoxe de la loi du 5 juillet 1985, c'est d'avoir voulu garantir à ces victimes un droit à indemnisation particulièrement protecteur en cas d'atteinte à leur personne, tout en sacrifiant une catégorie de victimes de cette protection optimale. La catégorie des conducteurs victimes a été sciemment écartée du système d'indemnisation protecteur mis en place. D'un côté, seule la victime non-conductrice bénéficie d'un droit à indemnisation de l'atteinte à sa personne dont les règles lui sont particulièrement favorables. D'un autre côté, la victime conductrice ne se voit offrir qu'un droit à réparation particulièrement limité en raison de règles d'indemnisation plus sévères. Cette différence de traitement instaurée par la loi, et accrue par la jurisprudence, est critiquée par la doctrine depuis plus de trente-cinq ans. Les justifications d'ordre technique ou encore politique évoquées à l'époque sont actuellement discutables et dénotent d'un changement de réalité. Il a pu être affirmé que le droit des accidents de la circulation est réparateur et non pas sanctionnateur¹⁰⁹. Or, l'établissement de modalités distinctes selon les régimes d'indemnisation des victimes d'accidents corporels de la circulation démontre indiscutablement que le droit des accidents de la circulation est en réalité réparateur au profit des victimes non-conductrices, et sanctionnateur à l'égard des victimes conductrices. Cette différence de traitement est particulièrement critiquable et suppose alors un état des lieux détaillé du traitement indemnitaire de chaque catégorie de victimes d'accidents corporels de la circulation. L'analyse invite à admettre un traitement sélectif des victimes d'atteintes à la personne (**PARTIE 1**). L'étude s'attache à démontrer que ce traitement sélectif selon leur qualité de conducteur ou de non-conducteur des victimes au moment de l'accident de la circulation peut être qualifié de traitement inégalitaire.

¹⁰⁹ En ce sens : **DAUSSE M.**, *Le conducteur dans le droit des accidents de la circulation*, Thèse soutenue en juin 1992 à l'Université de Toulouse 1, 473 p., spéc. p. 371.

La mise en évidence de l'illégitimité de ce traitement sélectif conduit à insister sur l'évolution des règles encadrant la réparation des atteintes à la personne dont souffrent les victimes conductrices. Cette évolution s'inscrit dans le mouvement de traiter de manière préférentielle le dommage corporel réparable et ainsi d'asseoir la supériorité de ce dommage dans le droit de la réparation qu'instaure la loi du 5 juillet 1985. En cela, cette évolution se révélera être, à plus ou moins long terme, le moyen de parvenir à l'abolition du traitement sélectif des victimes d'atteintes à la personne (**PARTIE 2**).

PARTIE 1. UN TRAITEMENT SÉLECTIF DES VICTIMES D'ATTEINTES À LA PERSONNE

PARTIE 2. VERS L'ABOLITION DU TRAITEMENT SÉLECTIF DES VICTIMES D'ATTEINTES À LA PERSONNE

PARTIE 1

UN TRAITEMENT SÉLECTIF DES VICTIMES D'ATTEINTES À LA PERSONNE

15. Un traitement sélectif commandée par la qualité de la victime *de lege lata*. La Cour de justice de l'Union européenne affirme que les États sont libres de choisir le régime d'indemnisation applicable aux victimes d'accidents de la circulation¹¹⁰. Le droit de la responsabilité civile relevant ainsi de la compétence des États, la France a opté en 1985 pour un régime de responsabilité protecteur des victimes d'accidents de la circulation. La loi du 5 juillet 1985 est en effet présentée comme « *le régime spécial de responsabilité instaurant le plus de dérogations d'indemnisation au bénéfice des victimes de dommages corporels* »¹¹¹. Cependant, toutes les victimes d'accidents corporels de la circulation n'ont pas obtenu la reconnaissance d'un droit à une égale indemnisation. Le législateur de 1985 a opté pour un régime d'indemnisation particulièrement favorable aux victimes non-conductrices. À cet égard, seule cette catégorie de victimes d'atteintes à la personne bénéficie alors du traitement préférentiel du dommage corporel (**TITRE 1**) et incidemment d'un traitement privilégié commandé par la nature corporelle du dommage qu'elle subit (**TITRE 2**).

¹¹⁰ À titre d'illustration : CJUE, 17 mars 2011, *aff. C-484/09, Carvalho Ferreira Santos* : *Jurisdata* n° 2011-010788.

¹¹¹ **MORLET-HAÏDARA L.**, « Vers la reconnaissance d'un droit spécial du dommage corporel », *RCA* 2010, étude 13, n° 8.

TITRE 1

LE TRAITEMENT PRÉFÉRENTIEL DU DOMMAGE CORPOREL RÉSERVÉ AUX VICTIMES NON- CONDUCTRICES

16. Une exclusivité conditionnée par l'atteinte à la personne de la victime vulnérable.

La loi du 5 juillet 1985 concède à une seule catégorie de victimes le traitement préférentiel du dommage corporel. Ce traitement spécifique ne profite qu'à la personne victime vulnérable souffrant d'une atteinte à sa personne. En effet, seule cette catégorie est bénéficiaire d'une protection indemnitaire privilégiée sur le fondement de la loi de 1985. Il convient alors d'en comprendre les raisons. L'atteinte à la personne subie par cette victime justifierait la place principale qu'elle occupe au sein du dispositif légal. La signification de cette atteinte subie par la victime est alors primordiale. L'évidence des concepts utilisés par le législateur de « dommages résultant des atteintes à leur personne » et de « victime » ne va pas de soi. N'ayant pas fait l'objet d'une définition précise, de tels concepts se révèlent plus complexes qu'une première lecture pourrait le laisser penser. Il demeure alors essentiel de s'interroger sur l'acception d'atteinte à la personne réparable subie par la victime (**CHAPITRE 1**). De cette détermination en résultera l'identification de la victime exposée à cette atteinte, que le législateur a voulu à tout prix protéger dans le domaine des accidents corporels de la circulation.

Cette volonté de protéger prioritairement une seule catégorie de victimes d'atteintes à la personne s'expliquerait au regard de leur vulnérabilité face au risque de la circulation. Toutes ces victimes, qualifiées de non-conductrices, sont considérées dans l'esprit de cette loi comme des victimes vulnérables du fait du résultat d'une situation, précisément d'un environnement les exposant plus durement aux effets de la réalisation du risque d'accident de la circulation. Dans cette perspective, leur vulnérabilité signifie « *la faiblesse dans laquelle le sujet [le non-conducteur] se trouve en fait* »¹¹², c'est-à-dire, dans une situation factuelle de fragilité

¹¹² **TERRÉ F., FENOUILLET D.**, *Droit civil, Les personnes. Personnalité- Incapacité- Protection*, 8 éd., 2012, Dalloz, Précis, 934 p., spéc. p. 294, n°314. Selon ces auteurs, « *la vulnérabilité est en effet plus large que l'incapacité de protection, en ce sens qu'elle va au-delà de l'inaptitude et englobe plus largement la faiblesse, que celle-ci soit liée à l'état du sujet ou à la situation dans laquelle elle se trouve* ». Elle « *désigne seulement la faiblesse dans laquelle le sujet se trouve en fait, faiblesse à laquelle le droit apporte diverses réponses, parmi lesquelles, le cas échéant, l'incapacité* ».

l'exposant « *à un désagrément, sinon un mal* »¹¹³. Il conviendra alors d'analyser l'influence de la vulnérabilité présumée des victimes non-conductrices (**CHAPITRE 2**) sur le choix du législateur de 1985 de leur offrir exclusivement un traitement préférentiel de leur dommage corporel subi.

¹¹³ *Les personnes vulnérables dans la jurisprudence de la Cour de cassation*, Rapport annuel 2009, La Documentation française, p. 60.

CHAPITRE 1

L'ACCEPTION DE L'ATTEINTE À LA PERSONNE RÉPARABLE SUBIE PAR LA VICTIME

17. La portée de la signification. L'existence de la victime étant une condition préalable *sine qua non* de celle de l'atteinte à la personne, il convient d'analyser au préalable sa physionomie (**Section 1**). Lors de la discussion parlementaire, il a été soulevé que « *le projet use du mot "victime" sans le définir au préalable* »¹¹⁴. Bien que cette notion soit indéterminée au sein de la loi du 5 juillet 1985, sa physionomie n'en est pas pour autant indéterminable. Il sera donc tout d'abord tenté de donner une signification claire au concept de victime en question afin notamment que tout doute subsistant, quant à celle qui bénéficie exclusivement du traitement préférentiel du dommage corporel, soit évincé.

Qui plus est, tenter de définir *a posteriori* les dommages résultant des atteintes à sa personne, dont la victime peut réclamer l'indemnisation, est une démarche véritablement cruciale pour notre étude. Le sens recherché des concepts composant cette expression protéiforme se révélera en effet être au cœur de l'exégèse de l'identification des droits fondamentaux lésés faisant l'objet d'une restauration via une indemnisation, au profit de la victime qui en est titulaire. Ce rattachement, qui fera l'objet d'une analyse ultérieure, permettra d'asseoir la supériorité du dommage corporel dans le droit de la réparation. Nous servant ainsi de socle fondateur à notre analyse, cette clarification suppose d'appréhender globalement l'étendue de l'atteinte à la personne réparable (**Section 2**), afin que l'on puisse s'accorder sur ce qu'il convient d'entendre par « dommages résultants des atteintes à leur personne ».

Section 1. La physionomie de la victime atteinte en sa personne

18. Une interprétation complexe de la notion de personne. L'analyse consiste à déterminer qui peut se voir reconnaître une telle qualité. Pour cela, l'étude du siège de l'atteinte, soit la victime en sa qualité de personne, est incontournable. Malgré une confusion quelque peu justifiée entre « *un sujet, une personne, l'homme et l'être humain* »¹¹⁵, il ne fait aucun doute que toutes ces connotations aspirent au même but : cerner le concept même de personne. Bien

¹¹⁴ JO, Déb. parl., Ass. Nat., 1^{ère} session ordinaire de 1984-1985, compte rendu intégral, 18 déc. 1984, p. 7027, Paroles de Jean-Paul FUCHS.

¹¹⁵ CORNU G., *Droit civil, Introduction, Les personnes, Les biens*, 12^e éd., 2005, Montchrestien, Domat droit privé, 733 p., spéc. p. 203, n° 457.

que délicate, la détermination d'un tel concept est cruciale car une relation étroite existe entre les notions de personne et de victime. À tel point que l'assimilation de la victime à une personne en raison de l'atteinte qu'elle subit ne semble finalement ne faire aucun doute. L'influence de la notion de la personne dans la détermination de la qualité de victime étant certaine, force est de constater que la loi de 1985 ne se contente pas uniquement d'une interprétation *stricto sensu* de la notion de la personne victime de l'atteinte (§1). En réalité, le législateur de 1985 entend l'interpréter *lato sensu* (§2).

§1. L'interprétation stricte de la notion de personne

19. La délimitation des contours de la notion de personne visée à l'article 3 de la loi de 1985. La démarche envisagée implique de déterminer précisément les contours de la notion de personne visée à l'article 3 de loi du 5 juillet 1985 pour en déduire les effets sur la notion de victime d'atteinte à la personne. Selon l'esprit et la lettre de la loi précitée, la qualité de victime est assurément attribuée à une personne humaine. Il apparaît donc nécessaire d'analyser ce qui la définit (A). Il résultera de cette analyse que la victime s'assimile à une personne physique, qu'il sera tout autant légitime de définir (B). Cette étude essentielle participera donc de l'identification des personnes pouvant revêtir cette qualité et par conséquent celles qui seront susceptibles de demander l'indemnisation de l'atteinte à la personne dont elles souffrent.

A. L'attribution de la qualité de victime à la personne humaine

20. L'interprétation de la notion de la personne à l'aune d'une démarche littérale de l'article 3 de la loi de 1985. De prime abord, selon la lettre du texte, il pourrait être avancé que la conception abstraite de la notion de personne, entendue globalement comme la personne juridique, prime lors de l'interprétation de l'expression d'atteinte à la personne. Il s'agirait alors de la personne juridique assimilée à un sujet de droit, c'est-à-dire à un être titulaire de droits et d'obligations. Or, le législateur de 1985 a une vision bien particulière de la victime qu'il a voulu protéger de manière privilégiée. Si l'article 3 alinéa 1^{er} de la loi du 5 juillet 1985 semble protéger, uniquement au regard de sa lettre, la notion « *désincarnée* »¹¹⁶ de la personne, autrement dit, la personne juridique, l'alinéa 2 à l'inverse éclaire davantage quant à la notion de personne susceptible de revêtir la qualité de victime d'atteinte à la personne. Les références

¹¹⁶ MALAURIE PH., AYNES L., *Droit des personnes. La protection des mineurs et des majeurs*, 8^e éd., 2016, LGDJ, Lextenso éd., Droit civil, 405 p., spéc. p. 21, n° 4.

explicites aux qualités ontologiques de la personne humaine telles que l'âge, l'invalidité ou l'incapacité, permettent à la lecture de cet alinéa de déduire que « *les victimes désignées à l'alinéa précédent* » ne sont pas uniquement des personnes juridiques. Derrière la notion de personne de l'alinéa 1^{er} « *se profile l'ombre de la personne humaine, comme dans la caverne de Platon* »¹¹⁷, c'est-à-dire la personne « *incarnée* »¹¹⁸. Cette interprétation est d'ailleurs totalement conforme à l'esprit de la loi Badinter.

21. Le sens retenu de la notion de la personne à l'aune d'une démarche exégétique de l'article 3 de la loi de 1985. Selon l'esprit du texte, le législateur de 1985 a souhaité volontairement protéger la personne humaine victime. Cela est d'ailleurs clairement énoncé à l'Assemblée nationale, lors de la discussion du projet de loi, que « *sous l'intitulé relativement prosaïque du texte (...), c'est en fait d'un drame humain qu'il s'agit* »¹¹⁹. Les victimes d'atteinte à la personne sont d'abord « *des femmes, des hommes, des enfants, des familles atteintes dans leur chair, leur équilibre, leur carrière, leur vie en cause d'un accident souvent stupide, trop souvent dramatique* »¹²⁰. De plus, l'ancien garde des Sceaux, Monsieur Robert Badinter, supprime toute ambiguïté quant aux personnes victimes visées. Selon ses dires, « *le texte est commandé par ces impératifs humains* »¹²¹, afin de limiter « *l'hécatombe, une telle source de malheurs humains, un fléau social* »¹²². Bien que ces termes visent l'ensemble des victimes d'accidents de la circulation, il ne fait aucun doute que les victimes privilégiées par la loi et désignées à l'article 3 de celle-ci sont nécessairement assimilées à des personnes humaines.

22. L'approche traditionnelle de la personne humaine : la réunion d'un esprit et d'un corps. De manière générale, l'expression de « *personne humaine* » vise l'être biologique vivant préexistant à toute création du droit¹²³. À ce titre, elle se différencie certainement des êtres dont la vie est créée par la science du droit, telle que les vies qualifiées d'abstraite¹²⁴, voire d'artificielle¹²⁵. Inspiré de l'existentialisme du philosophe Monsieur Kierkegaard, un auteur

¹¹⁷ MARTIN R., « *Personne et individu (un arrière-plan de la bioéthique)* », in *Droit et Actualité, Études offertes à Jacques Béguin*, 2005, Litec, LexisNexis, pp. 481-485, spéc. p. 482, n° 4.

¹¹⁸ CORNU G., *Droit civil, Introduction, Les personnes, Les biens, op.cit.*, spéc. p. 211, n° 470.

¹¹⁹ JO, Déb. parl., Ass. Nat., 1^{ère} session ordinaire de 1984-1985, compte rendu intégral, 18 déc. 1984, spéc. p. 7027, Paroles de Monsieur Jean-Paul Fuchs.

¹²⁰ *Ibid.*, spéc. p. 7025, Paroles de Madame Françoise Gaspard.

¹²¹ *Ibid.*, spéc. p. 7022.

¹²² *Ibid.*, spéc. p. 7023.

¹²³ NEIRINCK C., « *La personnalité juridique et le corps* », in BIOY X., (dir.), *La personnalité juridique*, PUT 1 Capitoile, Les Travaux de l'IFR Mutation des normes juridiques n° 14, pp. 57-67, spéc. p. 59.

¹²⁴ V. *Infra* n°83.

¹²⁵ V. *Infra* n°522.

affirme que la personne humaine est une valeur absolue ; elle est à la fois liberté et esprit¹²⁶. L'homme serait tant l'individu qui participe à son espèce biologique engagée dans le monde, que la personne qui le révèle comme un être spirituel transcendant¹²⁷. La personne humaine serait alors celle qui possède cet esprit, autrement dit, des facultés mentales telles que l'intelligence, la mémoire, la volonté, ou encore la conscience. Il est important de relever que si cet état biologique de conscience participe de la reconnaissance de la personne humaine, l'exercice de cet état demeure indifférent à la définition de la personne.

En outre, dès lors que la personne est nécessairement appréhendée comme un être spirituel¹²⁸, son existence présuppose certainement une « *structure cérébrale et en particulier corticale* », autrement dit, un « *substratum réel* »¹²⁹. C'est de cette association entre le spirituel et le corporel qu'est affirmée que la nature humaine est irréductible à toute autre¹³⁰. Cette ambivalence participe néanmoins d'une définition protéiforme de la personne humaine. Qui plus est, c'est surtout la notion de « corps » qui semble être source d'une véritable querelle doctrinale¹³¹. De l'existence des différentes appréciations existantes, seule celle relative au corps comme l'indissociable représentation de la personne humaine et non comme un simple support de son existence est retenue dans l'interprétation de la notion de personne visée à l'article 3 de la loi Badinter. L'interprétation de la notion de personne au sens de cet article s'appuie sur celle de la doctrine dominante affirmant que la notion de corps et celle de personne

¹²⁶ **BERDIAEV N.**, *Essai de métaphysique eschatologique. Acte créateur et objectivation*, (trad. en français par HARMAN M.), Aubier-Montaigne, 1946, spéc. p. 158, cité par TZITZIS S., « Personne et personnalisme juridique », in BIOY X., (dir.), *La personnalité juridique*, PUT 1 Capitole, Les Travaux de l'IFR Mutation des normes juridiques n° 14, pp. 17-33, spéc. p. 19.

¹²⁷ *Ibid.*

¹²⁸ Un auteur affirme que « *la notion de personne dépasse la notion de corps ; une personne, ce n'est pas seulement un être de chair et de sang ; c'est aussi un esprit, une volonté, ce que certains appelleront une âme* », in **GUINCHARD S.**, *L'affectation des biens en droit privé français*, 1976, LGDJ, Bibliothèque de droit privé, t. CXLV, 429 p., spéc. p. 99, n° 108.

¹²⁹ **NEAU J.-P.**, « Personne humaine et neuro-sciences », in *La personne humaine face au développement des sciences biomédicales, 200 ans après la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789*, Litec, Publications des facultés de Droit, de Médecine et de Pharmacie et du Centre Hospitalier Régional et Universitaire de Poitiers, 1991, 142 p., pp. 55 à 57, spéc. p. 55.

¹³⁰ **LAMBERT-FAIVRE Y.**, **PORCHY-SIMON S.**, *op. cit.*, spéc. p. 2, n° 4.

¹³¹ V. en plus sur les différentes interprétations de la notion de corps : **ARNOUX I.**, *Les droits de l'être humain sur son corps*, Thèse, 1995, PUB, Pu bordeaux hor, 575 p. ; **BAUD J.-P.**, « Le corps, personne par destination », in *Droit des personnes et de la famille, Mélanges à la mémoire de Danièle Huet-Weiller*, 1994, LGDJ, PUS, Maison des Sciences de l'Homme de Strasbourg n° 17, pp. 13-17, spéc. p. 16 : « *le corps n'est pas la personne, mais il doit être la personne pour garantir l'intégrité et la liberté de l'individu* » ; **DECOCQ A.**, *Essai d'une théorie générale des droits sur la personne*, 1960, LGDJ, Bibliothèque de droit privé, t. 21, 470 p., spéc. p. 37 ; **DUPRET J.-P.**, « À la recherche d'une protection constitutionnelle du corps humain : la décision n° 94-343/344 DC du 27 juillet 1994 », *LPA* n° 149 ; **EDELMAN B.**, *Ni chose ni personne, Le corps humain en question*, 2009, Hermann, HR. HERM. PHILO, 143 p. ; **LABBÉE X.**, *La condition juridique du corps humain avant la naissance et après la mort*, 1990, PUL, 447 p. ; **LABBÉE X.**, « Respect et protection du corps humain. - L'homme robotisé », *J.-Cl. Civil, Fasc. 56*, 2021 ; **VIGARELLO G.**, **DESCOMBES V.**, « Peut-on séparer le corps de la personne ? » in *Justices*, éd. Dalloz, n° HS, mai 2001, p. 2.

ne font qu'un : « *le corps humain n'est pas une chose ; c'est la personne même (...) le corps est la personne en chair et en os* »¹³². La théorie personnaliste du corps comme la « *concrétisation charnelle de la personne* »¹³³ permet ainsi de mieux cerner le concept de personne à considérer. Au sens de l'article 3 de la loi de 1985, la personne s'entendrait alors de la réunion du « *corps et de l'âme, individualité matérielle et individualité psychique dans leur unité indivisible* »¹³⁴ et plus précisément, de la personne humaine en tant que sujet de dignité¹³⁵.

23. La personne humaine sujet de dignité. La personne humaine est « *la cellule de base de la pyramide vivante* »¹³⁶. Selon un auteur, « *la spécificité de l'homme par rapport aux autres êtres vivants n'est pas une supériorité de degré (de plus ou de moins), mais de nature* »¹³⁷. Cette différence repose sur l'idée selon laquelle la dignité définit la personne humaine. Elle serait inhérente à son être¹³⁸, intrinsèque à sa nature¹³⁹. Elle serait ainsi le trait distinctif par rapport aux autres êtres vivants végétaux et animaux ainsi qu'aux êtres dotés d'une vie artificielle ou abstraite qui ne disposeraient pas de cette caractéristique essentielle. La dignité serait uniquement l'essence de l'humanité de la personne¹⁴⁰. Ce critère juridique non attribué par le droit mais protégé par celui-ci ferait ainsi qu'un être humain est qualifié de personne humaine¹⁴¹ et justifierait que cette dernière soit placée au sommet des êtres vivants protégés et notamment au sein de la loi Badinter. Selon un auteur, « *l'élément qui exprime l'être même de la personne, le fait d'être une personne, est la dignité. Celle-ci ne pouvant être liée qu'à l'humanité, il faut considérer que tout être humain, de ce seul fait qu'il est un être humain, est investi de dignité, c'est-à-dire une personne humaine* »¹⁴². La définition de la personne au sens de l'article 3 de la loi de 1985 se précise donc. Elle serait cette réalité concrète, à la fois être humain et personne

¹³² CORNU G., *Droit civil, Introduction, Les personnes, Les biens, op.cit.*, spéc. p. 216, n° 479 ; LAMBERT-FAIVRE Y., PORCHY-SIMON S., *op.cit.*, spéc. p. 4, n° 6.

¹³³ ROCHFELD J., *Les grandes notions du droit privé*, 2^e éd., 2013, PUF, Thémis droit, 562 p., spéc. p. 18, n° 5.

¹³⁴ SCHELER M., *Nature et formes de la sympathie : contribution à l'étude des lois de la vie émotionnelle*, 2003, Payot, Petite Bibliothèque Payot, 480 p., spéc. pp. 440 et 443.

¹³⁵ V. à ce propos : BERTRAND-MIRKOVIC A., *La notion de personne (étude visant à clarifier le statut juridique de l'enfant à naître)*, 2003, PUAM, 472 p., spéc. pp. 203-205.

¹³⁶ MARTIN R., *art.cit.*, spéc. p. 483, n° 5.

¹³⁷ BERTRAND-MIRKOVIC A., *op.cit.*, spéc. p. 203, n° 383.

¹³⁸ Selon le Préambule de la Déclaration Universelle des Droits de l'Homme, la dignité est « *inhérente à tous les membres de la famille humaine* », et selon son 1^{er} article : « *tous les êtres humains naissent libres et égaux en dignité et en droits* ». V. à ce sujet : LAMBERT-FAIVRE Y., PORCHY-SIMON S., *op.cit.*, spéc. p. 4, n° 6.

¹³⁹ BERTRAND-MIRKOVIC A., *op.cit.*, spéc. p. 207, n° 389.

¹⁴⁰ EDELMAN B., « La dignité de la personne humaine, un concept nouveau », *D.* 1997, p. 186.

¹⁴¹ MAURER B., « Notes sur le respect de la dignité humaine... ou petite fugue inachevée autour d'un thème central », in SÉRIAUX A., NEIRINCK C., LABRUSSE-RIOU C., ROCHE-DAHAN J., PEDROT Ph., MAURER B., MATHIEU B., FEINGOLD J., EDELMAN B., *Le Droit, la Médecine et l'Être Humain*, 1996, PUAM, spéc. p. 185.

¹⁴² BERTRAND-MIRKOVIC A., *op.cit.*, spéc. p. 231, n° 452.

humaine, investie de la dignité¹⁴³. Toutefois, s'il existe une synonymie évidente entre ces deux notions¹⁴⁴, pour le juriste, l'être humain ne serait pas nécessairement une personne humaine. Ces termes ne désigneraient pas juridiquement la même réalité.

24. L'être humain distingué de la personne humaine sujet de droit. Sans remettre en question le caractère inhérent de la dignité, celle-ci n'étant pas le critère retenu en droit afin de délimiter une frontière précise entre l'être humain et la personne humaine¹⁴⁵, le juriste se fonde sur la personnalité juridique comme critère justifiant d'un certain antagonisme entre ces deux termes. Conformément à la définition de la personnalité juridique, seule la personne humaine dispose de l'aptitude à recueillir des droits et participer à la vie juridique¹⁴⁶. Juridiquement, l'assimilation ne peut donc se faire parce que le terme de « *personne humaine évoque la personnalité juridique qui, elle, n'est pas liée au seul fait d'être un être humain mais reste un don de la loi* »¹⁴⁷. L'être humain demeure un « *non-sujet de droit* »¹⁴⁸, à la différence de la personne humaine « *sujet de droit* », car titulaire de la personnalité juridique. Raisonons à partir d'un exemple concret. Le fœtus, qualifié tel un « *être humain en devenir* »¹⁴⁹ n'étant pas une personne aux yeux du droit est alors nécessairement *a contrario* une chose par nature¹⁵⁰. Cet être humain serait inclus plus précisément dans la catégorie des biens vivants c'est-à-dire « *doué de vie* »¹⁵¹. Considéré tantôt comme une chose en marge des biens¹⁵² tantôt comme un centre d'intérêt¹⁵³, l'enfant à naître ferait partie d'une catégorie *sui generis* dans laquelle se

¹⁴³ ARNOUX I., *op.cit.*, spéc. p. 42.

¹⁴⁴ Version illustrée de la doctrine juridique dominante : CARBONNIER J., *Les personnes*, 21^e éd., 2000, PUF, coll. « *Thémis* », 425 p., spéc. p. 1, n° 1 et 3 ; CORNU G., *Droit civil, Introduction, Les personnes, Les biens, op.cit.*, spéc. p. 203 n° 457 ; MALAURIE PH., *Les personnes, les incapacités*, 2^e éd., 2005, Juridiques associées, Droit civil, 330 p., spéc. p. 1, n° 1 ; MAZEAUD H. ET L., MAZEAUD J., CHABAS F., *Leçons de droit civil. Les personnes. La personnalité. Les incapacités*, t. 1, v. 2, 8^e éd., 1997, Montchrestien GP, 466 p., spéc. p. 8, n° 441 ; TERRÉ F., FENOUILLET D., *op.cit.*, spéc. p. 14, n° 12.

¹⁴⁵ BERTRAND-MIRKOVIC A., *op.cit.*, spéc. p. 229, n° 447.

¹⁴⁶ AUBERT J.-L., SAVAUX É., *Introduction au droit et thèmes fondamentaux du droit civil*, 17^e éd., 2018, Sirey, Sirey Université, 410 p., spéc. p. 224 et s.

¹⁴⁷ BERTRAND-MIRKOVIC A., *op.cit.*, spéc. p. 232, n° 453.

¹⁴⁸ MALAURIE PH., AYNES L., *op.cit.*, spéc. p. 19, n° 3.

¹⁴⁹ Conseil d'État, section du rapport et des études, *Statut et Protection de l'Enfant* (mai 1990), La Documentation Française, Coll. « *Études du Conseil d'État* », 1991, p. 69.

¹⁵⁰ En ce sens : LABBÉE X., *La condition juridique de la personne avant la naissance et après la mort, op.cit.*, p. 67 et s. Toutefois, il doit être précisé que l'*infans conceptus* n'est pas perçu que comme une simple chose lorsqu'il y va de son intérêt : v. *Infra.* n°79 et s.

¹⁵¹ « *Vivant* », in REY-DEBOVE J., REY A., (dir.), *Le nouveau Petit Robert, Dictionnaire alphabétique et analogique de la langue française*, Le Petit Robert, 2008, spéc. p. 2726.

¹⁵² STRICKLER Y., « *Droit des biens : évitons la dispersion* », *D.* 2007, p. 1149.

¹⁵³ Expression initialement utilisée par René DEMOGUE, lequel faisait référence à la reconnaissance d'une demi-personnalité à une chose en raison de l'intérêt qu'elle présente, in DEMOGUE R., « *La notion de sujet de droit. Caractères et conséquences* », *RTD civ.* 1909, p. 611, spéc. pp. 638-639, puis reprise par : FARJAT G., « *Entre les personnes et les choses, les centres d'intérêts. Prolégomènes pour une recherche* », *RTD civ.* 2002, p. 221.

trouveraient d'ailleurs tous les êtres vivants¹⁵⁴. Le fœtus serait ainsi inclus dans une catégorie intermédiaire inédite naviguant entre les choses et les personnes¹⁵⁵. Eu égard à sa nature juridique, il ne fait aucun doute que cet être humain se distingue de la personne humaine.

L'approche moderne de la personne qui commanderait que la personne humaine et l'être ne fassent qu'un est donc en partie déniée lors de l'interprétation de la notion de personne subissant une atteinte¹⁵⁶. La définition la plus à même de coïncider avec la notion de personne au sens de l'article 3 de la loi de 1985 serait alors celle de la conception traditionnelle de la personne humaine perçue comme être humain, tant sujet de dignité que sujet de droit. La limitation de l'étude de l'atteinte à la personne ne se borne donc qu'aux seules personnes physiques.

B. L'assimilation de la victime à la personne physique

25. L'assimilation exacte de la notion de personne au sein de l'article 3 à la personne physique. La personne humaine serait synonyme de personne physique, c'est-à-dire l'être humain doté de la personnalité juridique et qui a, à ce titre, des droits et des obligations¹⁵⁷. Comme l'affirme, à juste titre, un auteur, « *la personne physique, c'est l'individu, c'est l'être humain, tel qu'il est pris en considération par le droit* »¹⁵⁸. La juridicité de la personne humaine lui confère donc une qualité physique. Le droit assimile ainsi l'existence de la personne physique à l'existence physique de la personne humaine¹⁵⁹. L'interprétation du physique de la personne par un auteur concorderait avec l'interprétation de la notion de corps assimilée à une personne, dans le domaine des atteintes à la personne imputables à un accident de la circulation. Bâtie sur un raisonnement triptyque, la vision du physique de cet auteur est très générale. Principalement, le physique se définirait à travers « *l'apparence de sa réalité corporelle* »¹⁶⁰. Il serait ensuite intimement lié à l'état du corps de la personne humaine, c'est-à-dire à « *l'état de*

¹⁵⁴ EDELMAN B., « Vers une approche juridique du vivant », *D.* 1980, chr. 329.

¹⁵⁵ FARJAT G., « Entre les personnes et les choses, les centres d'intérêts. Prolégomènes pour une recherche », *art.cit.*, p. 221. Monsieur le Professeur Grégoire Loiseau l'intègre dans une catégorie qu'il qualifie d'*ad hoc* dont l'objectif serait de reconnaître un droit des choses spéciales aux côtés du droit des biens et des personnes : LOISEAU G., « Pour un droit des choses », *D.* 2006, p. 3015, spéc. n° 44.

¹⁵⁶ Cette approche est seulement en partie déniée dès lors que le fœtus intégré au corps de la mère peut être qualifié de personne par nature. V. *Infra* n°79.

¹⁵⁷ V. en ce sens : BERTRAND-MIRKOVIC A., *op.cit.*, spéc. p. 241, n° 466.

¹⁵⁸ CARBONNIER J., *Droit civil, Introduction*, 27^e éd., 2002, PUF, Thémis droit privé, 391 p., spéc. p. 223.

¹⁵⁹ En ce sens : WICKER G., *Les fictions juridiques, contribution à l'analyse de l'acte juridique*, 1996, LGDJ, Bibliothèque de droit privé, t. 253, 440 p., spéc. p. 171.

¹⁶⁰ DUBOIS PH., *Le physique de la personne*, 1986, Economica, Droit Civil, Études et Recherches, 349 p., spéc. p. 8, n° 5.

sa matière corporelle »¹⁶¹. Enfin, c'est par « *sa présence physique, au sein d'un espace-temps et de lieu* », que la personne existerait juridiquement et socialement. Ainsi définie, seule la personne physique est finalement susceptible de subir une atteinte au sens de l'article 3 de la loi de 1985, et par conséquent, la qualité de victime au sens du régime d'indemnisation issu de cet article.

26. La qualité de victime subordonnée à l'existence juridique de la personne physique.

Dès lors que les victimes d'atteinte à leur personne, désignées à l'article 3 de la loi de 1985, sont identifiées comme personnes physiques, il demeure indispensable de déterminer à partir de quel moment une personne physique existe sur la scène juridique. Cette réflexion est essentielle car de la réponse apportée dépend l'attribution de la qualité de victime d'atteinte à la personne. À ce titre, les questions de l'apparition et de la disparition de la personnalité juridique reconnue à la personne physique sont donc cruciales¹⁶². Celles-ci permettent de délimiter précisément les bornes temporelles de la personnalité juridique¹⁶³, similaires *a priori* à celles de la protection légale accordée à la victime privilégiée. Pour cela, la naissance et la mort juridique de la personne physique nécessitent d'être analysées afin que soient déterminées incidemment les limites de la qualité de victime d'atteinte à la personne.

27. L'existence juridique de la personne physique. L'existence de la personne physique débute lorsque le droit lui reconnaît la personnalité juridique¹⁶⁴. Plus précisément, la personnalité juridique s'entendrait comme un « *don de naissance, un droit inné, un bienfait originel* »¹⁶⁵. C'est effectivement « *par la naissance et à la naissance [de l'être humain] que s'extériorise l'aptitude à être sujet de droit* »¹⁶⁶. La reconnaissance de la naissance de la personne physique en tant que sujet de droit répond à des conditions cumulatives strictes. Afin d'être reconnue comme une personne physique, la personne humaine doit nécessairement être « *née, vivante et viable* »¹⁶⁷. L'assemblée plénière de la Cour de cassation affirme d'ailleurs l'exigence cumulative de ces critères en 2001, lorsqu'elle énonce que la reconnaissance

¹⁶¹ DUBOIS PH., *Le physique de la personne, op.cit.*, spéc. p. 8, n° 5.

¹⁶² FENOUILLET D., « Protection de la personne. Principes », *J.-Cl. Civ.*, Appr. Art. 16 à 16-12, Fasc. 10, n° 13 ; TERRÉ F., FENOUILLET D., *op.cit.*, spéc. pp. 23-40, n° 20 à 32.

¹⁶³ V. à ce propos : HAUSER J., « Les bornes de la personnalité juridique en droit civil », *Dr. Fam.* n° 9, 2012, doss. 4.

¹⁶⁴ ARNOUX I., *op.cit.*, spéc. p. 57.

¹⁶⁵ CORNU G., *Droit civil, Les personnes*, 13^e éd., 2007, Montchrestien, Domat droit privé, 256 p., spéc. p. 15, n° 7.

¹⁶⁶ CARBONNIER J., *Droit civil*, vol. I, *Introduction, Les personnes, la famille, l'enfant, le couple, op.cit.*, spéc. p. 394, n° 205.

¹⁶⁷ CORNU G., *Droit civil, Introduction, Les personnes, Les biens, op.cit.*, spéc. p. 208, n° 463 à 464.

juridique de l'être humain ne dépend pas seulement du critère de viabilité mais s'établit également à partir de sa naissance en vie¹⁶⁸. En l'espèce, il s'agissait d'une femme enceinte de six mois qui avait accouché prématurément d'un enfant mort-né suite à la survenance d'un accident de la circulation causé par une personne en état d'ébriété. Bien que l'enfant fût jugé viable lors de sa mort consécutive au choc accidentel, la Cour a néanmoins décidé que l'enfant n'avait pas acquis le statut de personne par la naissance. Ce dernier ne pouvait être considéré comme une victime au sens du droit pénal, et par contrecoup une victime d'atteinte à la personne au sens de la loi Badinter dans la mesure où il n'était pas né vivant bien que viable. Seul le constat de ces critères cumulatifs emporte donc pour effet le critère d'acceptation de la personnalité juridique et *ipso facto* le statut de personne physique en droit et de victime en cas d'atteinte. À défaut du cumul de ces critères de naissance, l'être humain ne saurait revêtir ni la qualité de personne¹⁶⁹ ni davantage celle de victime d'atteinte à la personne au sens de l'article 3 de la loi de 1985. Dès lors, si tout être humain né vivant et viable, c'est-à-dire respirant et ayant une aptitude à la vie, entre dans la catégorie des personnes juridiques protégées au sens de l'article 3 de la loi du 5 juillet 1985, il importe de préciser ces critères dont la portée est majeure à l'égard de la détermination de la qualité de victime.

28. La naissance conditionnée de la personne physique à la condition première de la vie. Dans l'objectif de détermination de la notion de victime d'atteinte à la personne, l'être humain que cette personne représente doit naître vivant¹⁷⁰. C'est cette première exigence qui gouverne l'acquisition de la personnalité et qui l'enferme dans ses bornes¹⁷¹. La définition de la vie, et plus précisément son commencement à partir de la naissance ou de la conception de l'être humain, ne fait et ne fera jamais l'objet d'un consensus scientifique, philosophique et encore moins juridique entre les États de l'Union européenne, faute de traditions, de croyances, ou encore de mœurs analogues¹⁷². Dans le silence tant de l'article 2 de la Convention

¹⁶⁸ Cass. Ass. Plén., 29 juin 2001, n° 99-85.973 : *Bull. A.P.*, n° 8 : « attendu que le principe de la légalité des délits et des peines, qui impose une interprétation stricte de loi pénale, s'oppose à ce que l'incrimination prévue par l'article 221-6 du Code pénal, réprimant l'homicide involontaire d'autrui, soit étendue au cas de l'enfant à naître dont le régime juridique relève de textes particuliers sur l'embryon ou le fœtus », *JCP* 2001, II, 10569, rapp. SARGOS P., concl. contraires SAINTE-ROSE J., note RASSAT M.-L. ; *RTD civ.* 2001, p. 560, obs. HAUSER J. ; *D.* 2001, p. 2917, note MAYAUD Y. ; *D.* 2001, chr. 2907, PRADEL J. Position réaffirmée : Cass. Crim., 25 juin 2002, n° 00-81.359 : *Bull. crim.* n° 144 ; Cass. Crim., 27 juin 2006, n° 05-83.767, *Inédit*. Sur une analyse approfondie de l'enfant mort-né, v. notamment : RASSAT L., « L'incrimination d'homicide involontaire ne s'applique pas au cas de l'enfant qui n'est pas né vivant », *JCP* 2002, II, 10155.

¹⁶⁹ À l'exception près lorsque le droit traite l'*infans conceptus* comme une personne en lui reconnaissant expressément et de manière rétroactive la qualité de victime par ricochet. V. *Infra* n°81.

¹⁷⁰ TGI Montpellier, 25 juill. 1872, *D.* 1872. 2. 189.

¹⁷¹ CORNU G., *Droit civil, Introduction, Les personnes, Les biens, op.cit.*, spéc. p. 204, n° 458.

¹⁷² En ce sens : RENUCCI J.-F., *Droit européen des droits de l'homme. Droits et libertés fondamentaux garantis par la CEDH*, 9^e éd., 2021, LGDJ, Manuel, 587 p., spéc. n° 96.

européenne des droits de l'Homme relatif au droit à la vie que de celui d'autres textes internationaux, ce sont les juges européens qui ont tenté de répondre à la question du commencement de la vie. Comme l'affirme un auteur, après avoir certainement « *botté en touche en déplaçant le débat sur un autre terrain, notamment sur celui de la liberté d'expression* »¹⁷³, la Cour européenne des droits de l'Homme, saisie d'un recours contre un arrêt rendu par la chambre criminelle de la Cour de cassation en 1999¹⁷⁴, a affirmé dans une décision de 2004 *Vo c/ France*, qu'aucun consensus européen n'existe « *sur la définition scientifique et juridique des débuts de la vie* » et que « *le point de départ du droit à la vie relève de la marge d'appréciation des États* »¹⁷⁵. Quand bien même il subsiste une difficulté de détermination du commencement du début de la vie de la personne humaine, il ne fait néanmoins aucun doute, comme l'affirme un auteur, que c'est la vie qui gouverne l'acquisition de la personnalité et l'enferme dans ses bornes¹⁷⁶. Il faut simplement concevoir que l'enfant est né vivant dès lors qu'il respire à sa naissance¹⁷⁷. Raisonnons à partir d'un cas concret. Lorsqu'un automobiliste cause la mort d'un enfant à naître imputable aux lésions vitales irréversibles subies et dues au choc accidentel de la circulation, cet enfant qui a vécu un laps de temps après sa naissance a pu acquérir le statut de personne juridique et donc de victime¹⁷⁸. C'est ainsi la naissance en vie de cet être humain qui conditionne sa reconnaissance juridique. Cette condition, qui plus est floue, n'est pas à elle-seule satisfaisante. Comme condition *sine qua non*, la condition de viabilité de l'être humain est nécessaire pour que la personne puisse pleinement jouir de son statut juridique et être reconnue comme une personne physique pouvant revêtir la qualité de la victime d'atteinte à la personne.

¹⁷³ En ce sens : **RENUCCI J.-F.**, *Droit européen des droits de l'homme. Droits et libertés fondamentaux garantis par la CEDH*, 9^e éd., 2021, LGDJ, Manuel, 587 p., spéc. n° 96. V. à ce propos : CEDH, 29 oct. 1992, *Open Door et autres c/ Irlande*, n° 14234/88, §66, *AFDI* 1992, p. 629, obs. COUSSIRAT-COUSTÈRE V. ; *JDI* 1993, p. 751, obs. DECAUX E. et TAVERNIER P. ; *RUDH* 1993, p. 1, obs. SUDRE F.

¹⁷⁴ Cass. crim., 30 juin 1999, n° 97-82.351 : *Bull. crim.*, n° 174, *D.* 1999, p. 710 ; *RSC* 1999, p. 813, obs. MAYAUD Y. ; *LPA* 17 nov. 1999, n° 229, p. 15, obs. DEBOVE F.

¹⁷⁵ CEDH, Gr. Ch., 8 juill. 2004, *Vo c/ France*, n° 53924/00, §82, *JCP* 2004, II, 10158, note LEVINET M. ; *RTD civ.* 2004, p. 714, obs. HAUSER J. et p. 799, obs. MARGUÉNAUD J.-P. ; *D.* 2004, p. 2456, note PRADEL J.

¹⁷⁶ **CORNU G.**, *Droit civil, Introduction, Les personnes, Les biens, op.cit.*, p. 203, n° 458.

¹⁷⁷ CA Metz, 3 sept., 1998, *JCP* 2000, II, 10231, note FAURÉ G. ; **MARAIS A.**, *Droit des personnes*, 3^e éd., 2018, Dalloz, Cours, 250 p., spéc. p. 10, n° 11.

¹⁷⁸ Sur le délit d'homicide involontaire retenu : hypothèse de l'enfant décédé des suites de l'accident après sa naissance : CA Versailles, 30 janv. 2003 ; Cass. Crim., 2 déc. 2003, n° 03-82344 : *Bull. crim.*, n° 230 : « *attendu que pour déclarer Noëlle X... coupable d'homicide involontaire sur la personne de Yoan Y..., l'arrêt retient qu'elle a, par un défaut de maîtrise de son véhicule, causé la mort de l'enfant qui a vécu une heure après sa naissance (faite par césarienne le jour de l'accident) et qui est décédé des suites des lésions vitales irréversibles subies au moment du choc.* » : *D.* 2004, 449, note PRADEL J. V. en plus : **ARRIGHI A.-C.**, *La condition pénale de l'enfant avant sa naissance : de la non-reconnaissance à la protection*, thèse La Rochelle, 2015, 504 p.

29. La viabilité comme condition additionnelle à la vie de la personne humaine.

L'exigence de la notion de viabilité est explicitement affirmée au sein de plusieurs articles du Code civil dans des cas bien déterminés qui ne traitent pas directement du domaine des accidents de la circulation¹⁷⁹. Néanmoins, c'est à partir de ces derniers que la doctrine en fait une construction juridique générale. Cela permet indirectement de l'ériger comme condition légale *sine qua non* de la reconnaissance de la personnalité juridique à la personne humaine et *ispo facto* de la prendre en considération pour déterminer la personne revêtant la qualité de victime d'atteinte à la personne au sens de la loi Badinter. La personne humaine doit naître viable, c'est-à-dire être apte à vivre, pourvue de tous les organes nécessaires et suffisamment constitués pour pouvoir vivre¹⁸⁰. La viabilité est en ce sens « *une limitation ou du moins une précision au principe qui attribue la personnalité à tous les êtres humains* »¹⁸¹. En l'absence d'une définition manifeste de cette notion¹⁸², la jurisprudence affirme clairement que le critère de viabilité de l'être humain est une condition de la définition à retenir de la personne humaine¹⁸³. Il n'est donc pas à lui-seul suffisant. Il doit se cumuler avec le critère de la vie afin que la personnalité juridique soit reconnue à l'être humain à partir de sa naissance et jusqu'à sa mort, peu importe que la personne soit ou non dotée de discernement.

30. L'absence d'incidence du défaut de discernement sur l'attribution de la qualité de personne juridique. Il est affirmé que la personnalité juridique « *reste pendant qu'il [l'homme] déraisonne* »¹⁸⁴. L'absence de capacité de discerner les conséquences de ses actes n'est donc pas considérée comme un frein à l'existence de la personnalité. S'il a souvent été question dans le passé de savoir si l'âge ou encore l'état de santé mentale de l'individu influe sur la mise en

¹⁷⁹ À titre d'illustrations, v. l'art. 318 C.civ qui dispose qu'« *aucune action n'est reçue quant à la filiation d'un enfant qui n'est pas né viable* » ; l'art. 725 C.civ énonce que « *pour succéder, il faut exister à l'instant de l'ouverture de la succession ou, ayant déjà été conçu, naître viable* » ; l'art. 906 al. 3 C.civ dispose que la donation ou le testament ne peuvent avoir d'effets si l'enfant n'est pas né viable.

¹⁸⁰ CORNU G., *Droit civil, Introduction, Les personnes, Les biens, op.cit.*, spéc. p. 208, n° 463 à 464 ; PHILIPPE C., « La viabilité de l'enfant nouveau-né », *D.* 1996, chr. p. 29 ; PHILIPPE C., « La viabilité... encore. À propos d'un projet de loi tendant à assurer la protection de l'enfant à naître », *RDSS* 2003, p. 316 ; TERRÉ F., FENOUILLET D., *op.cit.*, spéc. p. 23, n° 20.

¹⁸¹ MARTY G., RAYNAUD P., *Droit civil. Les personnes*, 3^e éd., 1976, Sirey, 927 p., spéc. p. 12, n° 12.

¹⁸² La jurisprudence ne s'appuie pas sur la définition extra-juridique des critères de viabilité proposée en 1977 par l'Organisation Mondiale de la Santé : nés après 22 semaines d'aménorrhée ou ayant atteint le poids de 500 grammes. Ces critères n'ont d'ailleurs pas non plus été repris lors de la révision de la loi n° 2011-814 du 7 juillet 2011 relative à la bioéthique, *JORF* n° 0157 du 8 juillet 2011.

¹⁸³ Cass. crim., 30 juin 1999, n° 97-82.351 : *Bull. crim.*, n° 174, *RSC* 1999, p. 813, obs. MAYAUD Y. ; *D.* 2000, chr., p. 181, par ROUJOU DE BOUBÉE M.-E. et DE LAMY B. ; *JCP* 2000, II, 10231, note FAURE M.

¹⁸⁴ HAURIOU M., « Leçons sur le mouvement social », données à Toulouse, 1998, Librairie de la société du recueil général des lois et des arrêts, L. Larose, Paris, 198 p., spéc. p. 149.

œuvre de la responsabilité¹⁸⁵, tant civile que pénale, de la personne responsable de l'accident, le défaut de discerner les conséquences de ses actes n'interfère ainsi en rien avec l'attribution de la qualité de victime d'atteinte à la personne du fait de l'accident. En effet, « *l'infans, le dément, le vieillard sénile ou encore le malade en état végétatif, appartient à la catégorie des personnes juridiques aptes à avoir les conséquences personnelles de leurs dommages corporels réparés* »¹⁸⁶ en droit, et notamment, au sens de la loi du 5 juillet 1985. Toutes ces personnes soumises aux risques routiers conservent ainsi leur qualité de personne juridique, *ipso facto* tant humaine que physique, et restent par conséquent soumises au régime protecteur de la loi Badinter. Elles y trouvent même une place nettement privilégiée en raison de la considération de leur état biologique. En outre, peu importe les qualités ontologiques de la personne physique, seule la personne physique en vie lors de l'accident de la circulation doit être bénéficiaire de la protection que la loi Badinter offre.

31. La mort de la personne physique. En ce qui concerne les personnes physiques, il est acquis que « *tout homme conserve sa personnalité jusqu'à sa mort* »¹⁸⁷. Le décès naturel de celui-ci¹⁸⁸, qualifié de mort cérébrale¹⁸⁹, serait ainsi la condition indispensable de la perte de la personnalité. Un auteur affirme à ce propos que la mort « *est l'ultime séquence de la vie juridique* »¹⁹⁰. Une fois la personne décédée, le corps de celle-ci serait ainsi réduit à l'état de chose¹⁹¹. Si la personne subit alors une quelconque atteinte en lien avec son accident de la

¹⁸⁵ Sur la responsabilité civile des aliénés, v. : art. 414-3 C. civ. : « *celui qui a causé un dommage à autrui alors qu'il était sous l'empire d'un trouble mental, n'en est pas moins responsable* ». Sur la consécration de la responsabilité civile d'un enfant : Cass. Ass. Plén, 9 mai 1984, n° 80-93.481 : *Bull. A.P.*, n° 3, arrêt époux *DERGUINI*, 4^{ème} esp., *D.* 1984, p. 529. ; **ALT-MAES F.**, « Les nouveaux droits reconnus à la victime d'un mineur », *JCP* 1992, I, 3627.

¹⁸⁶ **NEYRET L.**, *Atteintes aux vivants et responsabilité civile*, 2006, LGDJ, Bibliothèque de droit privé, t. 468, 728 p., spéc. p. 51, n° 78.

¹⁸⁷ **CORNU G.**, *Droit civil, Les personnes*, 13^e éd., 2007, Montchrestien, Domat droit privé, 256 p., spéc. p. 20, n° 10.

¹⁸⁸ Sous l'ancien régime et jusqu'à la loi du 31 mai 1854, la mort civile faisait perdre à l'homme sa personnalité alors même qu'il était vivant. Il n'était donc plus considéré comme un sujet de droit. Aujourd'hui, seule la mort, dite naturelle, c'est-à-dire légalement reconnue, est une mort cérébrale. Il faut d'ailleurs entendre par mort naturelle, la mort accidentelle telle qu'envisagée dans cette étude.

¹⁸⁹ Pour une définition de la mort cérébrale : Comité consultatif national d'éthique, Avis n° 12 du 7 nov. 1988 ; Circulaire DGS/SQ n° 96-733 du 4 déc. 1996 relative au constat de la mort préalable au prélèvement d'organes, de tissus et de cellules à des fins thérapeutiques ou scientifiques défini par le décret n° 96-1041 du 2 déc. 1996 ; art. R. 1232-1 et 1232-2 du Code de la Santé publique qui définissent la mort cérébrale ; CE, 2 juill. 1993, *Milhaud*, n° 124960 énonçant que « *la déchéance de la personnalité de la personne résulte uniquement de sa mort cérébrale* » ; *JCP* 1993, II, 22133, note GONOD P. ; *D.* 1994, p. 74, note PEYRICAL J.-M. ; Rappr. : **LEBRETON G.**, « Le droit, la médecine et la mort », *D.* 1994, p. 352. V. en plus : **CALAIS B.**, « La mort et le droit », *D.* 1985, p. 73 ; **RINGEL F.**, **PUTMAN E.**, « Après la mort », *D.* 1991, p. 241.

¹⁹⁰ **CALLU M.-F.**, « Le regard du droit sur la fin de vie », in PY B., (dir.), *La Mort et le Droit*, 2010, PU de Nancy, « Santé, qualité de vie et handicap », pp. 65-72, spéc. p. 65.

¹⁹¹ **MAZEAUD H. ET L.**, **MAZEAUD J.**, **CHABAS F.**, *Les personnes. La personnalité. Les incapacités*, t. 1, v. 2, 8^e éd., 1997, Montchrestien, Leçons de droit civil, 480 p., spéc. p. 14, n° 445.

circulation après son décès, le droit estime que le corps, assimilé à la personne, entre dans la catégorie des biens et non plus dans la catégorie des personnes. Considéré comme tel, le corps ne rentre alors plus dans la catégorie des victimes d'atteinte à la personne au sens de l'article 3 de la loi de 1985. Dépourvu de la personnalité juridique du fait de sa mort, cet être humain sujet de dignité ne sera toutefois pas perçu comme un simple bien au sein de cette étude. La délimitation des bornes temporelles de l'existence juridique de la personne a son importance. Dans ce temps juridique débutant à la naissance de la personne humaine vivante et viable et jusqu'à sa mort, celle-ci est titulaire de droits, notamment de droits fondamentaux, en raison de la personnalité juridique qu'elle possède.

32. La personnalité comme « droit support » des droits fondamentaux de la personne.

Si les droits inscrits au sein de la Convention européenne des droits de l'Homme ou dans le Pacte international relatif aux droits civils et politiques sont connus tels qu'indérogeables ou intangibles, y figure parmi eux « *le droit [pour chacun] à la reconnaissance en tous lieux de sa personnalité juridique* »¹⁹². À ce propos, à travers une mise en scène plutôt théâtrale entre différents droits de l'Homme « *dans l'Olympe des droits* »¹⁹³, un auteur s'exprime en lieu et place de ce droit à la personnalité juridique en affirmant qu'« *il me semble bien que sans moi vous n'êtes rien, tous autant que vous êtes* »¹⁹⁴. À la lecture comique de quelques répliques échangées entre les différents droits fondamentaux de l'homme, l'auteur conclut à juste titre, lors du dénouement, que « *la personnalité juridique peut en effet être considérée comme la partie passive du rapport de droit, son support [un « droit support », un support abstrait qui permettrait à la personne d'avoir des droits]* »¹⁹⁵. Inspirée probablement de la vision de Monsieur Hans Kelsen, lequel tenait de tels propos, affirmant par exemple que le concept de personne juridique est « *un point d'imputation des droits* »¹⁹⁶, les dires de l'auteur semblent néanmoins faire figure de lacunes. Si selon lui, « *la personnalité juridique (...) est le support des droits sur le corps (...) au point [de considérer] que le droit de la personnalité juridique est un droit de la personne humaine* »¹⁹⁷, l'auteur occulte que ce droit n'est pas uniquement un

¹⁹² Art. 6 DUDH de 1948 : « *Chacun a le droit à la reconnaissance en tous lieux de sa personnalité juridique* ». Ce droit est réaffirmé à l'art. 16 du Pacte international relatif aux droits civils et politiques de 1966. Sur la fondamentale du droit à la personnalité juridique, v. notamment : **BIOY M.**, « Le droit à la personnalité juridique », *RDLF* 2012, chr. n° 12.

¹⁹³ *Ibid.*

¹⁹⁴ *Ibid.*

¹⁹⁵ *Ibid.*

¹⁹⁶ **KELSEN H.**, *Théorie pure du droit*, (trad. française par Ch. Eisenmann), 2^e éd., 1962, Dalloz, LGDJ, Bruylant, 1999, La pensée juridique, 376 p., spéc. pp. 248 et s.

¹⁹⁷ **BIOY M.**, « Le droit à la personnalité juridique », *art.cit.*, spéc. p. 100.

droit humain. S'il ne fait aucun doute que le droit à la personnalité juridique est « *un droit inné, un bienfait originel* »¹⁹⁸ de la personne humaine, il est notamment un droit acquis à la personne morale. Si tous les êtres humains sont égaux en droit, au sens de la Déclaration des droits de l'homme de 1789, et bien que la notion de l'homme comme personne transcende cette Déclaration, en l'absence d'une définition précise de la notion de personne y figurant, il ne fait aucun doute que le personnalisme juridique doit être largement appréhendé et étendu aux personnes morales.

Toujours est-il qu'au sens de l'article 3 de la loi Badinter, la victime s'entend uniquement de la personne humaine. Seule cette dernière est au cœur de l'analyse. Dès lors, lui reconnaître son droit à la personnalité juridique lui permet d'être titulaire notamment de droits fondamentaux ayant pour fonction de la protéger dans son intégrité. En cas d'accident corporel de la circulation, il ne fait alors aucun doute que les droits fondamentaux la protégeant sont violés et que ceux-ci méritent à ce titre d'être restaurés *via* l'indemnisation à laquelle a droit la victime sur le fondement de l'article précité.

33. En somme, l'influence de la notion de la personne dans la détermination de la qualité de victime étant certaine, force est de constater que la loi de 1985 ne se contente pas uniquement d'une interprétation *stricto sensu* de la notion de la personne victime de l'atteinte. En réalité, le législateur de 1985 entend l'interpréter *lato sensu*.

§2. L'extension voulue de la notion de personne

34. L'assimilation volontaire des biens à la personne incarnée. D'ordinaire, le régime juridique d'un bien relève de sa nature. Mais il arrive qu'un tel régime dépende finalement de l'utilisation de ce bien voire de sa finalité pour la personne. Le législateur de 1985 a volontairement choisi d'exclure certains biens de leur catégorie originelle de dommages en faveur de leur intégration dans la catégorie des atteintes à la personne, et ce dans l'objectif qu'ils bénéficient du statut protecteur de la personne victime d'un accident corporel de la circulation. La loi Badinter donne en effet un exemple déterminant d'un tel régime dérogatoire dans l'article 5 alinéa 2 qui dispose que « *les fournitures et appareils délivrés sur prescription médicale donnent lieu à indemnisation selon les règles applicables à la réparation des atteintes à la personne* ». À cet égard, la catégorie des atteintes à la personne est alors définie très largement

¹⁹⁸ CORNU G., *Droit civil, Les personnes, op.cit.*, spéc. p. 15, n° 7.

car la personne ne se limite pas à son enveloppe corporelle charnelle, mais s'étend aux fournitures et appareils délivrés sur prescription médicale qui lui sont destinés¹⁹⁹. Cette extension n'est toutefois que restrictive. La loi de 1985 assimile uniquement ces biens endommagés ou détruits délivrés sur prescription médicale à la personne en amont de la réalisation de l'accident corporel de la circulation dont cette dernière est victime. La loi crée ainsi une différenciation de régime d'indemnisation selon la nature du bien.

Aussi, une telle assimilation s'explique en réalité par un lien d'affectation du bien envers la personne²⁰⁰. L'affectation de ces biens visés à l'article 5 alinéa 2 de la loi du 5 juillet 1985 au service de la personne victime d'un accident de la circulation et qui souffre de maux physiques participe de manière certaine de leur personnification (A) et constitue dans le même temps le critère justifiant de l'élévation des biens robotisés au rang de personne (B).

A. La personnification voulue des biens affectés à la personne

35. L'influence de l'affectation des « fournitures et appareils délivrés sur prescription médicale » sur l'applicabilité du régime d'indemnisation des atteintes à la personne. Le législateur de 1985 n'a pas hésité à intégrer les biens délivrés sur prescription médicale ayant été endommagés ou détruits du fait de l'accident de la circulation dans la catégorie des atteintes aux personnes afin qu'ils suivent le même régime juridique que la personne victime de cette atteinte. Aussi, demeure-t-il pertinent de constater que leur nature commande de les assimiler à la personne et que leur finalité justifie de manière certaine cette assimilation. L'objectif de cette analyse demeure nécessaire afin d'entrevoir leur protection élevée, contrairement aux biens ordinaires endommagés ou détruits du fait de l'accident de la circulation survenu, et incidemment la raison pour laquelle ils demeurent soumis au régime d'indemnisation des atteintes à la personne.

36. La qualification juridique originelle des « fournitures et appareils délivrés sur prescription médicale ». La qualification juridique primaire de ces biens visés à l'alinéa second de l'article 5 de la loi de 1985 se fonde sur leur nature intrinsèque. La déterminer est essentielle car elle permet de justifier de l'application du régime juridique applicable des atteintes à la

¹⁹⁹ JO, Déb. parl., Ass. Nat., 2nd session ordinaire de 1984-1985, compte rendu intégral, 22 mai 1985, spéc. p. 861, Amendement n° 26. Également en ce sens : **LE TOURNEAU PH.**, (dir.), *Droit de la responsabilité et des contrats. Régimes d'indemnisation*, 12^e éd., 2020/2021, Dalloz, Dalloz Action, 2854 p., spéc. p. 2515, n° 6213.51.

²⁰⁰ En ce sens : **GUINCHARD S.**, *op.cit.*, spéc. p. 2, n° 2 : « lorsqu'un bien est utilisé pour un certain usage, un mot revient toujours pour expliquer cette situation, celui d'affectation ».

personne qu'a souhaité le législateur. Derrière « *les fournitures et appareils délivrés sur prescription médicale* » se trouvent tout appareillage médical tel qu'un appareil auditif, un fauteuil roulant, des prothèses dites externes²⁰¹ ou encore « *des lunettes, (...), voitures d'infirmes* »²⁰², voire même un chien d'aveugle²⁰³. L'ensemble de ces biens sont des dispositifs médicaux dont la réglementation est fixée par plusieurs directives européennes²⁰⁴, transposées en droit français par la loi du 18 janvier 1994²⁰⁵ et par deux décrets des 16 mars 1995²⁰⁶ et 15 janvier 1996²⁰⁷. Suite à une ordonnance du 15 juin 2000²⁰⁸ et à un décret du 29 juillet 2004²⁰⁹, ces dispositions ont été recodifiées aux articles L. 5211-1 et suivants et R. 5211-1 et suivants du Code de la santé publique. Selon l'article L. 5211-1 dudit Code, un dispositif médical peut être « *tout instrument, appareil, équipement, matière ou produit, à l'exception des produits d'origine humaine, ou autre article utilisé seul ou en association (...)* ». Afin de pouvoir qualifier un objet de dispositif médical, deux éléments sont dès lors essentiels, à savoir leur finalité médicale ainsi que la volonté du fabricant de les considérer comme tels.

37. La finalité médicale des biens affectés à la personne. Pour cela, l'article R. 5211-1 du Code de la santé publique précise que « *ces dispositifs sont destinés à être utilisés à des fins : 1° De diagnostic, de prévention, de contrôle, de traitement ou d'atténuation d'une maladie ; 2° De diagnostic, de contrôle, de traitement, d'atténuation ou de compensation d'une blessure ou d'un handicap ; 3° D'étude, de remplacement ou de modification de l'anatomie ou d'un processus physiologique ; 4° De maîtrise de la conception.* ». Les biens corporels cités à l'article 5 alinéa 2 de la loi Badinter répondent à certaines de ces finalités. Par une lecture

²⁰¹ PICQ M., « La prothèse et le droit », *LPA* n° 121, p. 8, spéc. p. 1.

²⁰² CHABAS F., *Les accidents de la circulation*, op. cit., spéc. p. 106.

²⁰³ Sur la considération de l'animal comme prothèse : un chien guide d'aveugle est une « prothèse vivante », « une prothèse visuelle », de sorte que sa perte constitue pour la personne aveugle un élément de préjudice distinct et réparable : TGI Lille, 23 mars 1999, *D.* 1999, p. 350, note LABBÉE X. ; TGI Lille (4^e ch.), 7 juin 2000, *D.* 2000, p. 750, note LABBÉE X.

²⁰⁴ Directive 90/385/CEE du 20 juin 1990, *JO* n° L. 189 du 20 juill. 1990, relative à la mise sur le marché des dispositifs médicaux implantables actifs ; Directive 93/42/ CEE du 14 juin 1993, *JO*, L. n° 169 du 12 juill. 1993, relative à la mise sur le marché des dispositifs médicaux ; Directive 2007/47/CEE du 5 sept. 2007, *JO*, L. n° 247 du 21 sept. 2007, modifiant la directive dispositifs médicaux implantables actifs (90/385/CEE).

²⁰⁵ Loi n° 94-43 du 18 janv. 1994, relative à la santé publique et à la protection sociale, *JORF* n° 15 du 19 janv. 1994.

²⁰⁶ Décret n° 95-292 du 16 mars 1995, relatif aux dispositifs médicaux définis à l'article L. 665-3 de la santé publique et modifiant ce code, *JORF* n° 65 du 17 mars 1995.

²⁰⁷ Décret n° 96-32 du 15 janv. 1996, relatif à la matériovigilance exercée sur les dispositifs médicaux et modifiant le Code de la santé publique, *JORF* n° 14 du 17 janv. 1996.

²⁰⁸ Ordonnance n° 2000-548 du 15 juin 2000, relative à la partie législative du Code de la santé publique, *JORF* n° 143 du 22 juin 2000.

²⁰⁹ Décret n° 2004-802 du 29 juill. 2004, relatif aux parties IV et V (dispositions réglementaires) du Code de la santé publique et modifiant certaines dispositions de ce code, *JORF* n° 183 du 8 août 2004.

extensive de la définition de la santé donnée par l’OMS²¹⁰, ils participent à l’évidence du bien-être physique et/ou mentale de la personne handicapée ou malade et par conséquent peuvent être qualifiés de dispositifs médicaux. Délivrés sur prescription médicale, ces biens suppléent la défaillance d’un des membres ou d’une fonction physiologique du corps de la personne. Ils réduisent, compensent, réparent l’atteinte que la personne a subi en son corps. Leur utilisation à cette fin « *permet à la personne de surmonter les difficultés résultant de l’affectation d’une ou plusieurs fonctions biologiques de son corps. Ainsi par exemple, les fauteuils roulants, les béquilles aident les personnes à se déplacer, les prothèses auditives favorisent l’audition etc.* »²¹¹. Au final, en vertu de leur caractère très personnel et indispensable « *aux personnes handicapées ou destinées aux soins des malades* »²¹², ces biens doivent nécessairement être qualifiés de dispositifs médicaux. Néanmoins, une telle qualification juridique originelle en tant que bien se perd en raison du lien d’affectation qu’ils ont envers la personne.

38. L’influence de l’usage des biens à finalité médicale sur la détermination de leur qualification juridique. Les biens visés à l’article 5 alinéa 2 de la loi de 1985 emprunteraient une qualification juridique tout autre selon le rapport de destination corporelle qui les lie à la personne. Conformément à l’article 5 alinéa 2 de la loi Badinter, c’est la prescription médicale qui démontre la destination thérapeutique de ces appareillages pour la personne et qui fait naître un lien d’accessoire²¹³. Selon les dires d’un auteur, « *on y verra volontiers une application de la règle de l’accessoire, qui veut que l’accessoire suive le principal. Le principal, c’est la personne, et ces biens, unis à elle par un lien d’accessoire suffisamment fort, suivent son régime* »²¹⁴. Certains biens tels que les « *fournitures et appareils délivrés sur prescription médicale* » seraient donc ici élevés au rang de personne²¹⁵ dès lors qu’ils sont incorporés au corps de celle-ci ou affectés à son service. Ces dispositifs médicaux utilisés comme tels perdraient leur qualification de bien au profit de celle de personne et plus particulièrement de celle de « *personne par nature* » ou de « *personne par destination* ».

²¹⁰ Selon le Préambule de la Constitution de l’Organisation Mondiale de la Santé, adoptée par la Conférence internationale de la Santé, tenue à New-York du 19 juin au 22 juillet 1946 : « *la santé est un état de complet bien-être physique, mental et social, et ne consiste pas seulement en une absence de maladie ou d’infirmité* ».

²¹¹ GUINCHARD S., *op.cit.*, spéc. p. 111, n° 215.

²¹² Loi du 11 juill. 1991 et Décret du 31 juill. 1992, organisant leur insaisissabilité, devenu CPC ex., art. L. 112-2 et R. 112-2. Selon l’article L. 112-2 5° CPC : « *ne peuvent être saisis : les biens mobiliers nécessaires à la vie et au travail du saisi et de sa famille* ».

²¹³ En ce sens : LEVENEUR L., « Les améliorations techniques du corps : le droit des biens face à l’homme », in FLOUR Y., BOYER P.-L., (dir.), *Transhumanisme : questions éthiques et enjeux juridiques*, 2020, Paroles et sciences, UCO, pp. 209-230, spéc. p. 224.

²¹⁴ *Ibid.*

²¹⁵ En ce sens : LABBÉE X., « Respect et protection du corps humain. - L’homme robotisé », J.-Cl. Civil, Fasc. 56, n° 6.

39. L'extension de la notion de personne à la « personne par nature ». En vertu d'un lien physique indissociable, certains biens matériels incorporés au corps humain forment un tout indivisible avec le corps humain de la personne et ne s'en distinguent plus tout le temps que dure le rapport de destination²¹⁶. À titre d'illustration, la prothèse devient partie intégrante du corps blessé qu'elle répare²¹⁷. Selon un auteur, « *au risque d'utiliser des concepts qui conviennent plus au droit des biens qu'au droit des personnes, on peut y voir une application de la règle *accessorium sequitur principale* : l'accessoire qu'est la prothèse, suit le régime juridique du principal qu'est le corps auquel elle s'intègre* »²¹⁸. Plus encore, la prothèse « *devient un organe humain par attache à perpétuité* »²¹⁹ et serait pour cela qualifiée de « personne par nature » en raison de son intégration au corps de la personne²²⁰. Par l'incorporation, l'ensemble des dispositifs médicaux deviennent partie intégrante du corps et donc de la personne. Ils ne sont donc plus à proprement parler des biens²²¹. Par exemple, « *la personne dont l'implant orthopédique de hanche a été cassé dans un accident de la circulation routière est assurément victime d'une atteinte à la personne au sens de la loi du 5 juillet 1985* »²²².

Ainsi, la notion originelle de personne incarnée subissant une atteinte du fait d'un accident corporel de la circulation précédemment exposée est lacunaire. Conformément à la lettre de la loi du 5 juillet 1985, cette notion s'étend en partie aux biens médicaux assimilés au corps humain devenus « personnes par nature » mais également aux bien médicaux qualifiés de « personnes par destination ».

40. L'extension de la notion de personne à la « personne par destination ». En outre, la notion de personne comprend notamment les biens amovibles affectés à son service et qui de fait sont qualifiés de « personnes par destination » en raison du lien matériel indissociable

²¹⁶ En ce sens : **BAUD J.-P.**, « Le corps, personne par destination », *art.cit.*, pp. 13-17, spéc. p. 16.

²¹⁷ Arrêté du 28 août 1992, JO du 27 sept. 1992, p. 13452 : est une prothèse interne « *tout article ou appareil conçu pour prendre place pour tout ou partie dans l'organisme humain, pour assumer en partie la fonction d'un organe ou remédier à des atteintes à l'intégrité corporelle ou du moins pour les pallier* ». Pour la médecine, la prothèse consiste à « *remplacer un membre, ou un segment de membre amputé par un appareillage approprié* », in Derobert, Droit médical, déontologie médicale, Flammarion 1974, p. 132.

²¹⁸ **BEIGNIER B., BINET J.-R.**, *Droit des personnes et de la famille*, 4^e éd., 2019, LGDJ, Cours, 666 p., spéc. p. 248, n° 378

²¹⁹ *Ibid.*

²²⁰ **LABBÉE X.**, « Le cyborg accidenté de la route », *Gaz. pal.* 2013, n° 024.

²²¹ En ce sens : **LEVENEUR L.**, « Les améliorations techniques du corps : Le droit des biens face à l'homme », in FLOUR Y., BOYER P.-L., (dir.), *Transhumanisme : questions éthiques et enjeux juridiques*, 2020, Paroles et sciences, UCO, pp. 209-230, spéc. p. 221.

²²² *Ibid.*

existant avec le corps de la personne. Précisément, c'est la fonction utilitariste de la chose pour la personne, dans ses gestes et activités quotidiennes, qui demeure indissociable de la personne elle-même et qui en constitue dès lors le prolongement. En ce qui concerne les dispositifs adaptés au corps de la personne afin d'améliorer ses capacités physiques, il peut s'agir de tous les appareillages externes amovibles qui remplacent une partie du corps, un organe ou une articulation²²³. Il s'agira alors par exemple des prothèses (non implantées) des membres inférieurs tels une prothèse fonctionnelle de main ou encore d'orthèses telles des lunettes de vue par exemple. Emprunterait également la qualification de « personne par destination » le chien d'aveugle considéré comme une prothèse « vivante », notamment « visuelle » et dissociable physiquement de la personne²²⁴. Tel serait aussi le cas de la voiture d'infirmes spécialement aménagée pour la conduite de la personne à mobilité réduite ou pour le déplacement de la personne handicapée. Leur usage médical matériel rend ce type de matériel indispensable pour ces personnes²²⁵. C'est en cela qu'ils en constituent le prolongement physique. De tels dispositifs médicaux affectés au service de la personne en raison de leur destination ne sont ainsi plus des biens au sens de l'article 5 de la loi de 1985. « *On fait comme s'il s'agissait d'un élément du corps humain* »²²⁶ sans pour autant les qualifier comme tel. Comme l'affirme un auteur, « *la loi du 5 juillet 1985 est assez instructive à cet égard [notamment au regard de la règle affirmée à l'article 5] (...) ces appareillages sont des biens, mais ils sont ici tout de même, par attraction, soumis au régime personnel* »²²⁷.

41. Bilan. En somme, par une extension de la règle *accessorium sequitur principale*, l'accessoire emprunterait la qualification juridique du principal. La loi Badinter consacre donc la théorie de l'objet « personne par destination » ou « personne par incorporation » permettant ainsi aux simples biens visés à l'article 5 alinéa 2 de suivre le régime juridique de la personne lorsqu'ils sont affectés à son service.

Sont distinctement assimilés au corps de la personne victime les instruments et matériaux destinés à le réparer. Par une lecture combinée des articles 3 et 5 de la loi de 1985, la notion de personne victime d'un accident corporel de la circulation doit par conséquent

²²³ LEVENEUR L., « Les améliorations techniques du corps : le droit des biens face à l'homme », in FLOUR Y., BOYER P.-L., (dir.), *Transhumanisme : questions éthiques et enjeux juridiques*, 2020, Paroles et sciences, UCO, pp. 209-230, spéc. p. 222.

²²⁴ LABBÉE X., « Le chien-prothèse », *D.* 1999, p. 350 ; LABBÉE X., « Le chien-prothèse (suite) », *D.* 2000 p. 750.

²²⁵ En ce sens : CHABAS F., *Les accidents de la circulation, op.cit.*, spéc. p. 106.

²²⁶ LABBÉE X., « Le cyborg accidenté de la route », *art.cit.*, n° 024.

²²⁷ LEVENEUR L., « Les améliorations techniques du corps : Le droit des biens face à l'homme », *art.cit.*, pp. 209 et s.

s'entendre largement. Elle s'étend nécessairement au-delà de l'enveloppe corporelle pure à ces dispositifs de santé élevés au rang de personne « par nature » et « par destination ». La finalité de l'affectation personnelle de ces biens qui tend à réduire les effets de l'état particulier d'handicap ou de maladie de la personne²²⁸ justifie qu'ils soient donc extraits de la catégorie des dommages aux biens ordinaires et intégrés dans celle des atteintes à la personne. Aussi demeure-t-il intéressant de constater que ce mouvement de « personnification des biens »²²⁹ semble s'appliquer aux biens dotés d'un procédé robotisé affectés au service de la personne.

B. L'élévation envisageable de biens robotisés au rang de personne

42. L'avènement de la robotisation de la personne. L'avènement des nouvelles technologies et le développement de la robotique des appareillages médicaux influent sur la notion de personne que l'on tente de définir. Tout comme s'interrogeait Mme PICQ, « *où finit l'homme, où commence la chose ?* »²³⁰. Certains biens robotisés, voire connectés, affectés au service de la personne appareillée qui viendraient à être endommagés par exemple du fait d'un accident de la circulation auraient un objectif de réparation du corps *a priori* similaire à tous les biens à finalité médicale visés à l'article 5 alinéa 2 de la loi du 5 juillet 1985. À cet égard, ne pourraient-ils pas intégrer le régime de l'indemnisation des atteintes aux personnes à l'image de ceux visés à l'article 5 alinéa 2 de la loi Badinter ? Un enjeu évident, notamment le régime d'indemnisation applicable, s'attache à la détermination de leur qualification juridique en tant que « personne par incorporation » ou de « personne par destination » en raison du lien d'affectation existant avec le corps de la personne. Leur identification permettra de justifier dans quelle catégorie, matérielle ou corporelle, bien ou personne, ces biens de santé dotés d'un procédé robotique, voire commandés par un système d'intelligence artificielle, doivent être placés.

43. L'identification de la robotique d'assistance à destination médicale. Le déploiement de secteurs de la robotique civile invite à s'interroger sur la thématique récente de la robotique de services auprès de la personne²³¹. Celle-ci est « *une large catégorie, qui regroupe de*

²²⁸ GUINCHARD S., *op.cit.*, spéc. p. 105.

²²⁹ Sur la différence des deux mouvements opposés existants, c'est-à-dire la personnification des choses et la réification des personnes, v. : TERRE F., « L'être et l'avoir ? La personne et la chose », in *Responsabilité civile et Assurances, Études offertes à Hubert Groutel*, 2006, LexisNexis Litec, pp. 459-467.

²³⁰ PICQ M., *art.cit.*, p. 8, spéc. p. 1.

²³¹ V. à ce propos : NEVEJANS N., *Traité de droit et d'éthique de la robotique civile*, 2017, LEH éd., Science, Éthique et Société, 1230 p., spéc. p. 215 et s.

nombreuses sortes de robots, mais qui ont pour point commun d'apporter une aide individuelle à leur utilisateur ou à leur opérateur »²³². Parmi ces robots, certains d'entre eux sont dotés d'une fonction d'assistance à destination médicale pour la personne. À cet égard, seuls ceux ayant une fonction d'assistance aux soins et ceux de substitution, c'est-à-dire remplaçant un élément du corps humain²³³, constitueraient des biens pouvant être élevés au rang de personne en raison de leur finalité médicale pour la personne. D'une manière générale, les robots de soins permettant d'assister la personne tels un déambulateur robotisé ou un fauteuil roulant robotisé²³⁴, les robots de substitution tels que les prothèses bioniques voire intelligentes, ainsi que l'exosquelette sont en effet essentiels au confort de vie de la personne handicapée ou de la personne âgée ayant des troubles physiques sensoriels, moteurs ou cognitifs²³⁵. En remplaçant un élément du corps de la personne handicapée, ce type de matériel pallie ses faiblesses et peut lui permettre de recouvrer son autonomie²³⁶. La finalité médicale est donc sans nul doute similaire à celle des biens médicaux classiques, confirmant ainsi leur qualification juridique originelle de dispositifs médicaux²³⁷, alors même qu'ils fonctionneraient au moyen d'un procédé robotisé.

44. L'indifférence du caractère robotique du bien dans la détermination de la qualification juridique empruntée à la personne. D'aucuns affirment que le versant robotisé du bien devrait, au surplus de l'usage traditionnel du bien lui-même, être pris en considération. En effet, ce versant constitue un élément lui-même intégré à la « personne par incorporation » ou à la « personne par destination »²³⁸ et devrait donc lui aussi être affecté au service de la personne. À cet égard, c'est alors « *la fonction de l'objet, [qui] doit également être prise en compte afin de savoir si l'objet, appréhendé dans sa globalité, peut constituer une émanation de la personne* »²³⁹. Pour cela, il suffit de vérifier si le fonctionnement de l'appareillage robotisé se confond avec les qualités essentielles de la personne. Dans l'affirmative, il ne fait aucun doute que les fonctions des fournitures et appareils médicaux robotisés se confondent avec la qualité physique sensorielle, motrice ou cognitive de la personne.

²³² NEVEJANS N., *op.cit.*, spéc. p. 215 et s.

²³³ NEVEJANS N., *op.cit.*, spéc. p. 215 et s.

²³⁴ *Ibid.*

²³⁵ « GT1 : Robotique et santé », [en ligne] : https://www.gdr-robotique.org/groupees_de_travail/?id=1.

²³⁶ En ce sens : NEVEJANS N., *op.cit.*, spéc. p. 219, n° 226.

²³⁷ Au sens de l'art. R. 5211-1 al. 2 2° CSP.

²³⁸ En ce sens : PARACHKÉVOVA-RACINE I., RACINE J.-B., MARTEU TH., (dir.), *Droit et objets connectés. The law and connected objects*, 2020, Larcier, Création Information Communication, 277 p., spéc. p. 53, n° 105.

²³⁹ *Ibid.*

À titre d'illustration, un « *bras robotisé embarqué sur le fauteuil roulant de la personne handicapée qui pourra saisir des objets à la pince disposée à son extrémité agissant comme le prolongement du bras humain* »²⁴⁰ se confond nécessairement avec la qualité physique tantôt qualifiée de motrice de la personne. Il en va de même des dispositifs médicaux externes tels la prothèse corporelle bionique reliée au cerveau qui, au moyen d'un procédé robotique, est *a priori* capable de comprendre et d'agir selon les intentions de la personne appareillée. À la différence d'une prothèse classique, celle-ci est considérée comme une sorte de dispositif robotique artificiel interagissant directement avec le corps grâce au système nerveux ou musculaire qui la commande²⁴¹. Parmi ces appareillages les plus sophistiqués, les prothèses myoélectriques fonctionnent grâce à la détection d'un champ électrique produit par la contraction musculaire stimulé par un influx nerveux entraînant le mouvement escompté²⁴². Autre illustration, l'orthèse bionique, tel l'exosquelette utilisé dans le domaine médical pour assister la personne paraplégique et pallier ses déficiences physiques, épouse, grâce à ses membres métalliques, ceux de son utilisateur²⁴³.

L'autonomie de ces biens robotisés vis-à-vis de la personne est donc totalement occultée dès lors que les fonctions robotisées représentent des attributs physiques indétachables de la personne physique²⁴⁴. Le caractère robotisé n'influe donc ni sur la qualification juridique du bien en tant que dispositif médical affecté au service de la personne, ni par contrecoup sur la théorie qui leur est applicable de « personne par destination ». En sera-t-il de même du caractère intelligent d'un bien connecté ?

45. L'indifférence du caractère intelligent des biens connectés. Grâce aux programmes d'intelligence artificielle intégrés dans certains dispositifs à destination médicale qui ont pour objectif de les piloter, il est désormais possible que la capacité de se mouvoir souhaitée par la personne soit réalisée par l'appareillage lui-même sans l'exercice de la pensée humaine²⁴⁵. Tel serait le cas de la future prothèse de genou connectée intégrée au corps de la personne baptisée

²⁴⁰ « Des robots au service du handicap », *Conseil général de l'Essonne*.

²⁴¹ En ce sens : **GUILLOT A., MEYER J.-A.**, *La bionique. Quand la science imite la nature*, 2008, éd. Dunod, coll. « UniverSciences », 248 p., spéc. p. 166. ; *Éthique de la recherche robotique*, Rapport n° 1 de la CERNA (Commission de réflexion sur l'Éthique de la Recherche en sciences et technologies du Numérique d'Allistene), nov. 2014, 63 p., spéc. p. 22.

²⁴² **NIVAGGIOLI A.**, « Des prothèses intuitives grâce à l'intelligence artificielle », *Alliancy Le Mag numérique et business*, [en ligne] : <https://www.alliancy.fr/des-protheses-intuitives-grace-a-lintelligence-artificielle>.

²⁴³ En ce sens : **NEVEJANS N.**, *op.cit.*, spéc. p. 220, n° 228.

²⁴⁴ En ce sens : **PARACHKÉVOVA-RACINE I., RACINE J.-B., MARTEU TH.**, (dir.), *op.cit.*, spéc. p. 54, n° 106.

²⁴⁵ En ce sens : **VIGNAUX G.**, *La chirurgie moderne. Ou l'ivresse des métamorphoses*. 2010, éd. Pygmalion, 276 p., spéc. pp. 63-64.

Followknee pouvant récolter des données pour une utilisation autonome²⁴⁶. Un tel objet connecté pourrait-il être considéré comme un bien visé à l'article 5 alinéa 2 de la loi Badinter ? Dans l'affirmative, l'intelligence artificielle d'un implant bionique par exemple présente un attribut indétachable du membre robotisé de substitution à destination médicale pour la personne dès lors qu'elle a pour fonction de le piloter. Tout comme le caractère robotique d'un bien, le caractère intelligent du bien robotique connecté n'affecte en rien sa qualification juridique ni sa finalité en tant que dispositif médical palliant les fonctions biologiques du corps de la personne. Il n'y aurait alors pas de raison de refuser à ce bien médical inamovible connecté l'attribution de la qualification juridique de « personne par nature »²⁴⁷ afin qu'il épouse le régime juridique de la personne en application de la règle *accessorium sequitur principale*. À ce titre, le mouvement de personnification d'une chose serait ici poussé à son apogée.

46. Conséquences de l'extension de la notion de personne aux biens robotisés affectés à son service. Dès lors que ces « personnes par destination » ou « personnes par incorporation » constituent des émanations de la « personne par nature » dans leur fonctionnement²⁴⁸, cela revient à apposer une protection pour la personne elle-même qui recourt à ces biens robotisés à destination médicale²⁴⁹. En cas de dommage imputable à un accident de la circulation, il demeure donc logique que ces biens suivent le même régime que les biens classiques délivrés sur prescription médicale visés à l'article 5 alinéa 2, soit celui de la personne. Nul besoin d'une nouvelle disposition au sein de la loi Badinter pour y intégrer une telle démarche. L'article 5 alinéa 2 apparaît suffisamment moderne pour que celui-ci soit interprété en ce sens. Comme l'affirmait un auteur, dès lors que cet article assimile au corps les instruments et matériaux médicaux destinés à remplacer partiellement ou totalement l'un de ses membres, il ne peut qu'éclairer l'édification du statut de « *l'homme de demain* »²⁵⁰. Ainsi, en raison de l'extension évidente de la qualification juridique de la personne à de tels biens, la notion de personne au sein de la loi Badinter doit dès lors s'entendre *lato sensu*, au point de l'interpréter à l'aune de sa mutation.

²⁴⁶ En ce sens : **LABBÉE X.**, « Le corps humain connecté », *art.cit.*, n° 09, p. 15. L'auteur pousse d'ailleurs davantage le raisonnement en se questionnant sur l'attribution d'une seconde personnalité à la puce intelligente dans cette prothèse intégrée au corps humain.

²⁴⁷ Qualifié comme tel par : **LABBÉE X.**, *Ibid.*

²⁴⁸ En ce sens : **PARACHKÉVOVA-RACINE I., RACINE J.-B., MARTEU TH.**, (dir.), *op.cit.*, spéc. p. 52, n° 103.

²⁴⁹ *Ibid.*

²⁵⁰ En ce sens : **LABBÉE X.**, « Le cyborg accidenté de la route », *art.cit.*, n° 024.

47. Vers une mutation de la notion de personne ? En droit positif, la question de l'éventuelle réparation d'une atteinte à un *cyborg* victime d'un accident de la route est particulièrement d'actualité²⁵¹. La perception de cet « homme augmenté »²⁵², dont « *le corps est non seulement formé de chair mais aussi de divers éléments matériels bioniques incorporés, qu'il peut éventuellement commander par la pensée et qui permettent de dépasser ses capacités naturelles* »²⁵³, participe de la mutation de la notion de personne. Le développement davantage poussé d'appareillages bioniques incorporés au corps ou destinés à son service n'auraient plus « *pour première fonction d'assister ou de remplacer le corps humain défaillant mais plus simplement de faire mieux que lui* »²⁵⁴. La prothèse bionique, de main artificielle intelligente *Smarthand*²⁵⁵ ou de bras appelée *Luke*²⁵⁶, qui est incorporée au corps de la personne, contrôlée par la pensée à l'aide d'une puce électronique introduite dans le corps humain, et qui a pour objectif de capter les messages électriques du cerveau afin de les transformer en commandes de ces appareillages robotisés, en est une parfaite illustration. Ces membres artificiels pilotés par des programmes d'intelligence artificielle restituent tous les mouvements naturels de la main ou du bras humain, voire permettent à son utilisateur de retrouver le sens du toucher²⁵⁷. La considération de ces technologies robotiques destinées à réparer le corps de la personne a pour effet de robotiser la personne humaine²⁵⁸ et de l'appréhender alors comme « *un être hybride mi-homme, mi-machine* »²⁵⁹. L'interaction homme/machine est une réalité, qui est dorénavant et de toute évidence à prendre en compte dans la définition de la notion de personne victime d'un accident corporel de la circulation.

48. Avant-propos conclusif de la première section. La détermination de la notion de personne a permis de déterminer la victime sujette à une atteinte à sa personne. Si la lettre de la loi du 5 juillet 1985 et plus précisément les dispositions permettant d'interpréter la notion de

²⁵¹ En ce sens : *Ibid.* ; LEVENEUR L., « Les améliorations techniques du corps : le droit des biens face à l'homme », *art.cit.*, p. 209 et s.

²⁵² LABBÉE X., « L'homme augmenté », *D.* 2012, p. 2323. *Contra.* : JARRASSE N., « Le mythe de l'humain augmenté », [en ligne] : <https://lejournal.cnrs.fr/billets/le-mythe-de-lhumain-augmente>.

²⁵³ LABBÉE X., « Le cyborg accidenté de la route », *art.cit.*, n° 024.

²⁵⁴ LABBÉE X., « L'homme augmenté », *art.cit.*, p. 2323.

²⁵⁵ CIPRIANI C., ANTFOLEK C., BALKENIUS C., ET AL., « A novel concept for a prosthetic hand with a bidirectional interface: a feasibility study », *IEEE Transactions on Biomedical Engineering* 56, 2009, pp. 2739-2743.

²⁵⁶ « Les premiers bras bioniques vont pouvoir être vendus aux États-Unis », *Le Monde.fr*, 11 mai 2014, [en ligne] : https://www.lemonde.fr/sciences/article/2014/05/11/les-premiers-bras-bioniques-vont-pouvoir-etre-vendus-aux-etats-unis_4414804_1650684.html.

²⁵⁷ En ce sens : NEVEJANS N., *op.cit.*, spéc. pp. 220-221, n° 227.

²⁵⁸ En ce sens : LABBÉE X., « Le robot humanoïde face au droit », in FLOUR Y., BOYER P.-L. (dir.), *Transhumanisme : questions éthiques et enjeux juridiques*, 2020, Paroles et sciences, UCO, pp. 165-183, spéc. p. 179.

²⁵⁹ NEVEJANS N., *op.cit.*, spéc. p. 1120, n° 1396.

personne, soit l'alinéa 1^{er} de l'article 3 et l'alinéa 2nd de l'article 5, est à parfaire, son esprit est en revanche plus limpide. Il est retenu qu'à travers la notion d'atteinte à la personne, la victime que la loi protège en priorité est uniquement la personne humaine et juridique. La qualité de la victime est en effet subordonnée aux limites temporelles d'existence de la vie juridique de la personne. Par conséquent, seule la personne humaine vivante et viable jusqu'à son décès peut être qualifiée de victime subissant une atteinte en sa personne. L'interprétation de la notion de personne s'est donc effectuée *stricto sensu*. Grâce aux contours délimités de la notion, cela permet de ne retenir que la personne physique, à l'exclusion de la personne morale et de l'être humain dépourvu de personnalité juridique.

Toutefois, force est de constater que cette première interprétation est à elle-seule insuffisante dès lors que le législateur de 1985 a souhaité étendre une telle notion aux « *fournitures et appareils délivrés sur prescription médicale* ». La définition de la notion de personne doit donc s'entendre *lato sensu*. À cet égard, la théorie du bien « personne par incorporation » ou « personne par destination » a permis de justifier que les dispositifs médicaux visés à l'article 5 alinéa 2 de la loi Badinter suivent le régime juridique de la personne car ils sont affectés à son service. Plus encore, cette théorie a permis de révéler cette même nature à l'égard de tous les biens mobiliers à destination médicale qui sont pourvus d'un procédé robotique et/ou intelligent et assimilés au corps de la personne que l'on souhaite définir. Considérés comme partie intégrante du corps qu'ils améliorent voire qu'ils réparent, et en vertu de l'adage *accessorium sequitur principale*, il demeure légitime que ces accessoires constitués par ces biens pouvant être visés à l'article 5 alinéa 2 de la loi de 1985 suivent le régime juridique du principal qu'est le corps dont ils pallient les faiblesses. N'étant ainsi plus considérés comme des biens, ils ne relèvent donc plus du droit des biens mais du droit des personnes²⁶⁰. Pour l'heure, le phénomène de la robotisation de la personne physique ne devrait donc pas être un frein à l'application du régime d'indemnisation en vigueur lorsque cette personne est victime d'un accident corporel de la circulation, pas plus d'ailleurs que le développement de la robotique artificielle intelligente.

En définitive, la victime qui subit une atteinte à sa personne s'entend d'une personne physique et de l'ensemble des éléments matériels – classiques, robotisés, intelligents – affectés au service de son corps et à des fins thérapeutiques.

Ainsi, c'est en raison de la nature tant humaine que juridique de la victime ainsi que de ces biens affectés à son service, devenus « personne par nature » ou « personne par

²⁶⁰ En ce sens : **HILGER G.**, « Chapitre VII. L'homme augmenté et la responsabilité civile », in **LABBÉE X.** (dir.), *L'homme augmenté face au droit*, 2015, PU de Septentrion, spéc. p. 85.

destination », qu'il est dès lors possible d'affirmer l'étendue de l'atteinte réparable dont souffre la personne victime d'un accident de la circulation.

Section 2. L'étendue de l'atteinte à la personne réparable

49. Dès lors que la réparation des « dommages résultants des atteintes à la personne » est au cœur du régime issu de la loi du 5 juillet 1985, la catégorie des atteintes à la personne se définirait largement, contrairement à l'étroitesse de la catégorie des « dommages aux biens » également indemnisables en cas d'accident de la circulation²⁶¹. Cette largesse s'explique par un double point de vue. Tout d'abord, il s'agit de l'expliquer à l'aune de l'interprétation large de la notion de personne, laquelle ne se limite pas à son enveloppe charnelle mais s'étend, comme nous venons de le voir, à ses biens à destination médicale. Mais il s'agit aussi et surtout de le justifier au regard du contenu même de la notion utilisée de « dommages résultants des atteintes à la personne » dont il convient de délimiter précisément son étendue d'après la physiognomonie²⁶² de l'atteinte à la victime directe (§1). De l'analyse de ce contenu imperceptible, en ressortira que les répercussions de l'atteinte à la personne de la victime directe peuvent s'étendre à des victimes indirectes (§2).

§1. La physiognomonie de l'atteinte à la victime directe

50. L'exégèse de la rédaction adoptée de la notion de « dommages résultant des atteintes à leur personne ». Inspirée de la dichotomie existante des dommages aux personnes et des dommages aux biens en matière pénale, cette nouvelle notion au sein du système indemnitaire de la loi du 5 juillet 1985 a suscité de nombreuses interrogations tant dans son architecture rédactionnelle, que dans sa portée au sein du dispositif prévu. Bien que l'initiative d'une telle loi ait été prise par le gouvernement afin de pallier les inconvénients du régime des accidents de la circulation en vigueur de l'époque, ce sont les parlementaires qui ont tenté, non

²⁶¹ Bien qu'exclu du champ de notre étude, il importe simplement de préciser pour une meilleure compréhension de la largesse de la catégorie des atteintes à la personne que « *la catégorie des dommages aux biens est réduite ; [car] elle ne comprend que les seules conséquences patrimoniales des dommages matériels [entendus plus précisément comme les conséquences émanant de l'atteinte matérielle aux biens corporels]* », in **LE TOURNEAU PH.**, *Droit de la responsabilité et des contrats. Régimes d'indemnisation, op.cit.*, p. 2513, n° 6213.31.

²⁶² Il s'agit d'une méthode pseudo-scientifique, notamment critiquée par le corps médical, philosophe et juriste, qui se fonde sur le concept selon lequel l'observation de l'apparence physique d'une personne pourrait permettre d'obtenir un aperçu du caractère ou de la personnalité de celle-ci. V. notamment pour une approche de cette méthode en droit pénal, les thèses du criminologue Cesare Lombroso dans son ouvrage *L'Homme Criminel*.

en vain, de trouver un terrain d'entente concernant l'expression « de dommages résultant des atteintes à la personne » employée à l'article 3 de la loi précitée.

La formulation initialement choisie de « dommages autres que matériel » fut d'emblée l'objet de vives critiques lors de la discussion des articles du projet de loi devant l'Assemblée nationale. Les propos soulevaient l'ambiguïté de cette expression ainsi que le risque d'incertitude jurisprudentielle en résultant, car « *source de complications nouvelles et de controverses* »²⁶³. Ce choix aurait pu laisser entendre que seuls les dommages immatériels sont réparables. Mais en réalité, l'intention du législateur était tout autre. L'accent voulait être mis sur le fait que la notion de préjudices moraux liés au dommage corporel revêt une importance particulière et doit être comprise dans le régime d'indemnisation de l'article 3, non dans celui relatif à l'article 5 de la loi²⁶⁴. C'est ici que la confusion s'installait finalement. En choisissant une telle formulation, le législateur confondait en réalité la notion de préjudice moral résultant d'un dommage corporel et celle de « dommages autres que matériel ». De cette confusion en résultait un faux débat portant sur l'éviction potentielle des préjudices revêtant un aspect matériel, c'est-à-dire d'ordre patrimonial ou économique, du régime d'indemnisation de l'article 3 de la loi de 1985. Un député avait alors proposé que soit substituée à cette expression nébuleuse celle plus juridiquement correcte de « dommage corporel »²⁶⁵. Une telle suggestion, pourtant appropriée, n'a vraisemblablement pas convaincu le Parlement. La nouvelle rédaction suggérée et adoptée fut celle proposée par le Sénat de substituer à la notion de « dommages autres que matériels » celle de « dommages résultant des atteintes à la personne »²⁶⁶. En seconde lecture, le 21 mai 1985, l'Assemblée nationale se ralliait à cette nouvelle rédaction, demeurant au final délibérément vaste.

Un tel choix s'est certainement inscrit dans une démarche spécifique : celle d'user d'une notion large et imprécise afin que le régime d'indemnisation de la victime soit le plus étendu possible. Au final, la notion retenue demeure assez complexe au regard de la notion de personne qu'entend retenir le législateur de 1985. La clarification de l'expression employée s'impose dès lors. L'analyse révélera que derrière les termes qui la composent transparaît en réalité une

²⁶³ Le rapporteur du Sénat, Monsieur François Collet, était convaincu de l'imprécision de la formulation « *dommages autres que matériels* » : Sénat, 2nde session ordinaire de 1984-1985, rapport n° 225, fait au nom de la Commission des Lois par Monsieur François Collet, sénateur, spéc. pp. 26-27.

²⁶⁴ Sénat, 2nde session ordinaire de 1984-1985, rapport n° 225, fait au nom de la Commission des Lois par Monsieur François Collet, sénateur, spéc. p. 26.

²⁶⁵ *JO*, Déb. parl., Ass. Nat., 1^{ère} session ordinaire de 1984-1985, compte rendu intégral, 18 déc. 1984, p. 7035. Selon le député Monsieur Alain Bonnet, une incompréhension résulte de la substitution de l'expression « dommages autres que matériels » à celle de « dommages corporels », ce que refuse de reconnaître Monsieur Jean Foyer.

²⁶⁶ *JO*, Déb. parl., Sénat, 2nde session ordinaire de 1984-1985, compte rendu intégral, 10 avril 1985, p. 193 : Amendement proposé par Monsieur François Collet, rapporteur au nom de la Commission des Lois du Sénat.

interprétation ambivalente du dommage corporel (A) dont la réparation couvre tous ses aspects (B).

A. L'interprétation ambivalente du dommage corporel

51. Le point de départ de notre réflexion est de s'accorder sur ce qu'il convient d'entendre par « dommages résultants des atteintes à la personne ». Car de ce procédé d'analyse se déduit *a priori* le sens ordinairement connu de la notion de dommage corporel (1) dont il conviendra quelque peu de s'affranchir au regard de l'originalité du sens retenu en application de la loi de 1985 (2).

1. Le sens ordinairement connu

52. L'interprétation globale de la notion de « dommages résultant des atteintes à la personne ». En recourant à l'expression « dommages résultant des atteintes à la personne », la loi Badinter participe d'une certaine confusion dans le choix des termes qu'elle emploie. Il semblerait qu'à travers la notion de « dommages » le législateur entende en réalité celle de « préjudices ». Ces deux termes n'étant aucunement définis par la loi du 5 juillet 1985, la détermination de leur sens juridique s'impose.

En droit positif, la majorité de la doctrine prône la distinction de ces deux notions²⁶⁷ que la loi Badinter ne consacre pas clairement²⁶⁸. À juste titre, celles-ci sont en effet juridiquement

²⁶⁷ V. entre autres : BACACHE-GIBEILI M., (dir. LARROUMET CH.), *op. cit.*, spéc. p. 421, n° 372 ; BASCOULERGUE A., *Les caractères du préjudice réparable : réflexion sur la place du préjudice dans le droit de la responsabilité civile*, Thèse Lyon III, 2011, 591 p., spéc. n° 451 et s. ; BORGHETTI J.-S., « Les intérêts protégés et l'étendue des préjudices réparables en droit de la responsabilité civile », *art. cit.*, spéc. p. 156 ; BRUN PH., *op. cit.*, spéc. p. 117, n° 175 ; CADIET L., « Les métamorphoses du préjudice », in *Les métamorphoses de la responsabilité, Colloque commun aux Facultés de droit de l'Université de Montréal, de l'Université catholique de Nimègue et de l'Université de Poitiers, 6e journées René Savatier, Poitiers, 15/16 mai 1997*, 1998, PUF, p. 37, spéc. p. 55 et s. ; LAMBERT-FAIVRE Y., PORCHY-SIMON S., *op. cit.*, spéc. p. 21, n° 29 ; LAPOYADE-DESCHAMPS C., « Quelles(s) réparation(s) ? », *art. cit.*, spéc. p. 63 ; LE TOURNEAU PH. (dir.), *Droit de la responsabilité et des contrats. Régimes d'indemnisation*, *op. cit.*, spéc. p. 554, n° 2122.24 ; LEROY M., « La réparation des dommages en cas de lésions corporelles », *D.* 1979, chr. 49 ; ROUXEL S., *Recherche sur la distinction du dommage et du préjudice en droit civil français*, Thèse Grenoble II, 1994, 680 p.

²⁶⁸ Sans reprendre les termes de la distinction visée, la loi Badinter sépare l'atteinte de ses conséquences dommageables au sein de son art. 3, et use par contre de ces termes distincts à l'art. 6.

très distinctes, l'une relevant objectivement du domaine du fait²⁶⁹, l'autre relevant de l'ordre du droit²⁷⁰.

Traditionnellement, le dommage s'entend de la lésion objective d'un intérêt de la victime, soit la lésion de l'intégrité d'une personne ou d'une chose, voire d'un droit²⁷¹. Selon Mme Porchy-Simon « *le dommage est le plus souvent défini comme la simple lésion d'un intérêt subi par la victime. Il s'impose comme une notion de pur fait, toute atteinte étant susceptible d'ouvrir droit à réparation* »²⁷². C'est une notion donc exclusivement matérielle.

Le préjudice correspond, quant à lui, à « *un tort, un détriment patrimonial ou extrapatrimonial, subi par la victime consécutivement au dommage* »²⁷³. Cette notion de droit représente ainsi les conséquences juridiquement réparables du dommage inhérentes à la situation personnelle de chaque victime, soit la répercussion concrète de la lésion objective²⁷⁴.

Il semble donc incorrect d'user d'une certaine synonymie de ces notions ou du moins d'en faire usage indifféremment²⁷⁵. Incarnant respectivement la cause et les conséquences de la lésion subie, ces deux notions sont distinctes. Cette dissociation est encore plus aisément identifiable lorsque le siège de l'atteinte trouve une existence physique, tel le corps d'une

²⁶⁹ LEDUC F., « Faut-il distinguer le dommage et le préjudice ? point de vue privatiste », *RCA* 2010, doss. 3, spéc. n° 2. Cet auteur exprime le fait que le dommage est « *une notion première, factuelle et objective : première, en ce que le dommage renvoie à ce qu'on pourrait appeler l'atteinte primaire ; factuelle, en ce que la question de savoir s'il y a ou non dommage est de pur fait ; objective, en ce que le dommage désigne la dégradation objectivement perceptible* ».

²⁷⁰ CHARTIER Y., *La réparation du préjudice*, 1983, Dalloz, 1050 p., spéc. p. 1, n° 1 ; PRADEL X., *Le préjudice dans le droit civil de la responsabilité*, 2004, LGDJ, Bibliothèque de droit privé, t. 415, 528 p., spéc. 3, n° 4.

²⁷¹ BRUN PH., *op.cit.*, spéc. p. 118, n° 175.

²⁷² PORCHY-SIMON S., « Dommage », in ALLAND D., RIALS S. (dir.), *Dictionnaire de la culture juridique*, 2003, Lamy, PUF, 1649 p., spéc. p. 414

²⁷³ CADIET L., *Le préjudice d'agrément*, thèse Poitiers, 1983, 682 p., p. 375, n° 333. La distinction des notions de préjudice et de dommage est manifeste dans la dernière proposition de loi sénatoriale n° 678 *portant réforme de la responsabilité civile*, 29 juill. 2020, présentée par MM. Philippe BAS, Jacques BIGOT et André REICHARDT, sénateurs, art. 1235 : « *est réparable tout préjudice certain résultant d'un dommage et consistant en la lésion d'un intérêt licite, patrimonial ou extrapatrimonial* ».

²⁷⁴ En ce sens : LEDUC F., « Faut-il distinguer le dommage et le préjudice ? Point de vue privatiste », *art.cit.*, spéc. n° 2. L'auteur présente le préjudice comme « *une notion seconde, juridique et subjective* ». Juridique, car le préjudice n'est qu'« *une construction juridique* » s'entendant « *des suites du dommage juridiquement réparables* ». Subjective, car le préjudice « *s'apprécie par rapport à une personne déterminée* ». V. aussi : BRUN PH., *op.cit.*, spéc. p. 121, n° 176 ; CADIET L., « Les métamorphoses du préjudice », in *Les métamorphoses de la responsabilité, Colloque commun aux Facultés de droit de l'Université de Montréal, de l'Université catholique de Nimègue et de l'Université de Poitiers, 6e journées René Savatier, Poitiers, 15/16 mai 1997*, 1998, PUF, p. 37, spéc. p. 63 ; LE ROY M., « La réparation des dommages en cas de lésions corporelles », *D.* 1979, chr. 49.

²⁷⁵ V. notamment certains auteurs usant de ces deux termes indifféremment : CHARTIER Y., *op.cit.*, spéc. p. 1 ; DURRY G., « Rapport de synthèse au colloque », in *Le préjudice, questions choisies, RCA* n° spéc. 1998, p. 32 ; FABRE-MAGNAN M., *Droit des obligations, t. 2, Responsabilité civile et quasi-contrats*, 5^e éd., 2021, PUF, 624 p., spéc. p. 127 et s., n° 107 ; FLOUR J., AUBERT J.-L., SAVAUX É., *op. cit.*, spéc. p. 157, n° 133 ; PRADEL X., *op.cit.*, spéc. p. 10, n° 15 ; VINEY G., JOURDAIN P., CARVAL S. (dir. GHESTIN J.), *Traité de droit civil. Les conditions de la responsabilité*, 4^e éd., 2013, LGDJ, Traité, 1316 p., spéc. n° 333-2.

personne²⁷⁶. À ce titre, lorsque la nature de l'atteinte est corporelle, l'autonomie de ces deux notions est d'autant plus évidente. Au point d'ailleurs que le dernier projet de réforme de la responsabilité civile²⁷⁷ ainsi que la proposition de loi portant réforme de la responsabilité civile²⁷⁸ reprennent cette distinction²⁷⁹.

53. L'opportunité originelle de la distinction sémantique des notions de « dommage » et de « préjudice ». De manière générale, en droit de la responsabilité civile, l'intérêt de cette distinction est double. Le premier est pédagogique, en ce qu'elle « *permet d'expliquer comment un seul et même dommage, corporel notamment, peut induire des préjudices de natures différentes, qu'ils soient économiques ou moraux, directs ou réfléchis* »²⁸⁰. En cela réside sans doute l'apport le plus décisif de la distinction. La survenance d'un dommage n'entraîne pas nécessairement l'existence d'un préjudice voire, si ce dernier existe, sa réparation. Juridiquement ensuite, la distinction permet de « *faire le tri entre les dommages ignorés par le droit et les préjudices juridiquement réparables* »²⁸¹. Pour cela, l'antinomie entre les notions de dommage et de préjudice est donc marquée par sa dimension sélective à partir de laquelle découle l'idée que toutes les conséquences néfastes d'un dommage ne seront pas nécessairement réparables²⁸². Cette dimension sélective est ainsi légitime et particulièrement souhaitable. Celle-ci permet notamment de faire régresser la prolifération actuelle des préjudices réparables en droit de la responsabilité civile, comme de faire reculer la vision

²⁷⁶ V. à ce propos : **DUGUÉ M.**, *op. cit.*, spéc. p. 156, n° 135 ; **DURRY G.**, « Rapport de synthèse au colloque », *art. cit.*, p. 32.

²⁷⁷ **URVOAS J.-J.** (dir.), *Projet de réforme de la responsabilité civile*, présenté le 13 mars 2017, par Jean-Jacques Urvoas, garde des Sceaux, ministre de la Justice, suite à la consultation publique menée d'avril à juillet 2016, [disponible en ligne] : http://www.justice.gouv.fr/publication/Projet_de_reforme_de_la_responsabilite_civile_13032017.pdf

²⁷⁸ **BAS PH. ET AL.** (dir.), *Proposition de loi portant réforme de la responsabilité civile* n° 678, enregistrée à la présidence du Sénat le 29 juillet 2020, [disponible en ligne] : <http://www.senat.fr/leg/pp19-678.html>

²⁷⁹ V. par ex. sur ce point l'utilisation des deux notions au sein de l'art. 1235 de ce projet, aux termes duquel, « est réparable tout préjudice certain résultant d'un dommage [...] ».

²⁸⁰ **BACACHE-GIBEILI M.**, (dir. LARROUMET CH.), *op. cit.*, spéc. p. 421, n° 372.

²⁸¹ *Ibid.*

²⁸² Cette dimension sélective de la distinction est explicite dans les écrits des Professeurs Brun et Borghetti : **BRUN PH.**, « Personnes et préjudice », *Revue générale de droit de la Faculté d'Ottawa*, 2003, p. 187, spéc. p. 199 : « le préjudice n'est pas cette forteresse du fait que le droit devrait s'interdire d'atteinte. Il n'est réparable qu'autant qu'il réunit les conditions que le droit a fixées » ; **BORGHETTI J.-S.**, « Les intérêts protégés et l'étendue des préjudices réparables en droit de la responsabilité civile », *art. cit.*, spéc. p. 156 : « la définition du préjudice comme lésion d'un intérêt, outre qu'elle a le mérite d'être simple, met bien en lumière la raison d'être de la responsabilité civile, qui est de protéger (indirectement, en indemnisation les atteintes dont ils font l'objet) certains intérêts. Tous les intérêts qu'un justiciable est susceptible de faire valoir n'ont cependant pas vocation à être ainsi pris en charge. Encore faut-il que l'intérêt soit reconnu par le droit et jugé par lui digne de protection. En d'autres termes, la reconnaissance d'un préjudice implique un jugement de valeur porté par le système juridique. Et c'est bien parce que le droit a cette faculté de sélectionner, parmi les intérêts susceptibles d'être lésés, ceux qui méritent d'être protégés, que le préjudice est, et doit être, une notion pleinement juridique, susceptible comme telle d'être définie et encadrée par le droit ».

subjective du préjudice qui invite indûment à ce que soit réparés tous les maux ressentis par la victime à la suite d'un dommage. Ainsi envisagé, seul le préjudice présentant certaines caractéristiques précises doit alors donner lieu à indemnisation²⁸³.

54. Les caractères requis du préjudice réparable. La sélection parmi les intérêts lésés de ceux méritant réparation s'opère selon des critères spécifiques dont l'étude demeurera succincte. Classiquement, le préjudice doit être actuel, direct, certain, licite et personnel pour être qualifié de préjudice réparable.

Les deux premières exigences ont souvent été désignées comme inexactes²⁸⁴. Le caractère actuel semble condamner la réparation de préjudice futur que la jurisprudence admet pourtant²⁸⁵. Quant au caractère direct, il se confondrait d'une part avec l'exigence du lien de causalité direct entre le préjudice et le fait invoqué. Ce caractère induirait d'autre part que seul le préjudice subi par une victime immédiate est réparable alors qu'il demeure constant que le préjudice réfléchi l'est tout autant.

En outre, l'exigence de la certitude du préjudice ne pose pas de difficulté particulière. Il demeure constant que le préjudice est réparable à la condition que sa réalisation ne soit pas hypothétique. La jurisprudence est d'ailleurs quelque peu laxiste quant à sa reconnaissance. À partir du moment où la probabilité de sa survenance est suffisamment élevée et à la condition que cet événement préjudiciable est « *la prolongation certaine et directe d'un état de choses actuel* »²⁸⁶, le préjudice est réparable. Il en va de même lorsqu'existe une simple probabilité chez la victime de ne pas voir se réaliser un événement favorable, qualifiée juridiquement telle qu'une perte de chance²⁸⁷. Quant au législateur, force est de constater qu'il souhaite faire de cette exigence la condition principale de la réparation du préjudice²⁸⁸. *A contrario*, le caractère licite ou légitime du préjudice, c'est-à-dire sa reconnaissance par le droit, a suscité davantage d'interrogations, notamment quant à sa pertinence. Or, comme l'affirme à juste titre un auteur, l'exigence d'un « intérêt légitime juridiquement protégé », bien qu'anciennement abandonnée

²⁸³ V. à ce propos : **BASCOULERGUE A.**, *op.cit.*

²⁸⁴ V. entre autres : **BRUN PH.**, *op.cit.*, spéc. p. 124, n° 179.

²⁸⁵ À titre d'illustration : Cass. crim., 24 sept. 2019, n° 18-82.605, *Inédit*.

²⁸⁶ Cette formulation jurisprudentielle concernant le préjudice futur pourrait être consacrée dans le Code civil par le projet de la Chancellerie du 13 mars 2017 et est reprise dans la proposition de loi sénatoriale n° 678 *portant réforme de la responsabilité civile*, 29 juill. 2020.

²⁸⁷ V. art. 1237 de la Proposition de loi sénatoriale n° 678 *portant réforme de la responsabilité civile*, 29 juill. 2020. La perte de chance pourrait se définir comme celle qui « *constitue un préjudice réparable dès lors qu'elle consiste en la disparition actuelle et certaine d'une éventualité favorable* ». L'alinéa 2 dudit article précise que « *ce préjudice doit être mesuré à la chance perdue et ne peut être égal à l'avantage qu'aurait procuré cette chance si elle s'était réalisée* ».

²⁸⁸ Art. 1235 : « *est réparable tout préjudice certain (...)* », in **URVOAS J.-J.** (dir.), *op.cit.*, spéc. p. 3.

par les juges²⁸⁹ n'a pas « *purement et simplement disparu* »²⁹⁰. Malgré certaines querelles doctrinales et contradictions jurisprudentielles sur le sujet, le maintien de cette exigence de fond s'impose²⁹¹, à tel point que le projet de réforme de la responsabilité civile consacre expressément l'exigence de la licéité de l'intérêt lésé qu'est le préjudice²⁹².

Enfin, la personne qui invoque un préjudice doit personnellement l'avoir subi pour en réclamer l'indemnisation. D'aucuns affirment que cette exigence est néanmoins à relativiser substantiellement car la personne peut agir également pour la défense d'intérêts collectifs qui ne lui sont pas propres²⁹³.

En somme, il ne peut être nié que ces caractères se sont quelque peu érodés. La pertinence de cette pentalogie est très discutée et discutable tant en jurisprudence qu'en doctrine, de sorte que certains appellent d'ailleurs de leur vœux une définition « normative » du concept de préjudice²⁹⁴. Néanmoins, bien que source de débats opportuns, la réunion incongrue de ces caractères contribue d'une certaine façon à faire le tri entre les conséquences négatives du dommage qui sont juridiquement réparables et celles qui ne le sont pas. Ce qui participe, du même coup, au cloisonnement, tant bien que mal, de la prolifération patente des préjudices corporels réparables.

55. L'opportunité de la distinction. Pour les besoins de l'étude, cette distinction contribuerait notamment à identifier laquelle de ces deux notions intègre l'intérêt protégé lésé²⁹⁵ et incidemment les droits fondamentaux violés qui protègent cet intérêt²⁹⁶. Le choix selon lequel des deux concepts, celui du dommage ou du préjudice, doit se définir comme l'atteinte à un intérêt protégé, est donc particulièrement important²⁹⁷. Le choix d'un auteur, ayant effectué sa thèse de doctorat sur le sujet, s'est porté sur la notion juridique de préjudice et non sur la notion factuelle de dommage. Ce choix est au premier abord compréhensible. En effet, en droit positif,

²⁸⁹ V. à ce propos le célèbre arrêt *Dangereux* : Cass. Ch. Mixte, 27 févr. 1970, n° 68-10.276 : *Bull. ch. Mixte*, n° 1 ; *D.* 1970, p. 201, obs. COMBALDIEU R. ; *JCP G* 1970, I, n° 2390, obs. VIDAL J. ; *JCP G* 1970, II, n° 16305, note PARLANGE P. ; *RTD civ.* 1970 p. 353, obs. DURRY G.

²⁹⁰ BRUN PH., *op.cit.*, spéc. p. 131, n° 189.

²⁹¹ *Ibid.*

²⁹² Art. 1235 : « *est réparable tout préjudice (...) consistant en la lésion d'un intérêt licite, patrimonial ou extrapatrimonial* », in URVOAS J.-J. (dir.), *op.cit.*, spéc. p. 3.

²⁹³ BRUN PH., *op.cit.*, spéc. p. 137, n° 199.

²⁹⁴ En faveur d'une définition légale du préjudice, v. : FABRE-MAGNAN M., « Le dommage existentiel », *D. actu.* 2010, p. 2376.

²⁹⁵ Selon M. le Professeur Borghetti, cette distinction serait « *le point de départ de la prise en considération de la notion d'intérêts protégés en droit français* », in BORGHETTI J.-S., « Les intérêts protégés et l'étendue des préjudices réparables en droit de la responsabilité civile », *art.cit.*, spéc. p.152.

²⁹⁶ V. *Infra* Partie 1, Titre 2, Chapitre 2, Section 1.

²⁹⁷ En ce sens : DUGUÉ M., *op.cit.*, spéc. p. 125, n° 141.

la notion d' « intérêt protégé » est considérée de manière implicite sous le prisme de la notion de préjudice et est fréquemment employée pour le définir, voire pour écarter la réparation de certains d'entre eux lorsque ne serait pas accolé à la notion d'intérêt l'adjectif « protégé », voire la formule « légitimement protégé²⁹⁸. La définition traditionnelle du préjudice comme un « intérêt juridique légitimement protégé » soit, selon Jhering, comme l'atteinte à un droit subjectif patrimonial ou extrapatrimonial²⁹⁹, sous-entendrait en effet une protection sélective, hiérarchisée entre les intérêts en fonction du degré selon lequel ils seraient jugés dignes de protection³⁰⁰.

Toutefois, une telle définition reste critiquable. Selon Monsieur le Professeur Slim, celle-ci serait en soi peu satisfaisante, au moins pour trois raisons. En premier lieu, cette définition ne donnerait pas de réelle précision sur le contenu substantiel du concept de « préjudice ». Ensuite, celle-ci serait créatrice d'une certaine confusion car l'existence du préjudice serait nécessairement subordonnée à celle de l'existence préalable d'un intérêt. Enfin, cette définition induirait que la responsabilité civile a notamment pour objectif présumé la protection de certains intérêts³⁰¹. Ce dernier point n'est d'ailleurs pas sans susciter une certaine controverse, puisque certains auteurs y voient *a contrario* l'essence même de ce droit³⁰².

Il faut alors constater que l'absence de consensus pour définir la notion de préjudice est évidente, au point qu'il paraisse difficile d'opter pour ce choix. Surtout lorsque l'on sait qu'une partie de la doctrine envisage *a contrario* la notion d'intérêt comme étant un élément de définition du dommage³⁰³. En effet, dès lors qu'il est procédé à la distinction du dommage et du préjudice, ce dernier devrait uniquement s'entendre, selon certains, comme la conséquence de la lésion d'un intérêt, et non être défini comme la lésion d'un intérêt³⁰⁴. Et « *puisque'il n'est que la conséquence de cette lésion et dans ce cas, seul le dommage peut se définir comme la*

²⁹⁸ En ce sens : **SLIM H.**, « Les intérêts protégés par la responsabilité civile en droit français », in *Le droit français de la responsabilité civile confronté aux projets européens d'harmonisation*, Recueil des travaux du Groupe de Recherche Européen sur la Responsabilité Civile et l'Assurance (GRERCA), 2012, IRJS, Bibliothèque de l'Institut de recherche juridique de la Sorbonne-André Tunc, pp. 113-133, spéc. p. 114, n° 4.

²⁹⁹ En ce sens : **JHERING R.-V.**, *L'esprit du droit romain dans les diverses phases de son développement*, trad. Meulenaere, 1880, t. IV, 356p., p. 328 ; **LAMBERT-FAIVRE Y.**, **PORCHY-SIMON S.**, *op.cit.*, spéc. p. 21, n° 29.

³⁰⁰ En ce sens : **SLIM H.**, *art.cit.*, p. 125, n° 141.

³⁰¹ *Ibid.*

³⁰² Selon Monsieur le Professeur Jean-Sébastien Borghetti, « *la définition du préjudice comme lésion d'un intérêt, outre qu'elle a le mérite d'être simple, met en lumière la raison d'être de la responsabilité civile, qui est de protéger (indirectement, en indemnisant ou en réparant les atteintes dont ils font l'objet) certains intérêts* » : **BORGHETTI J.-S.**, « Les intérêts protégés et l'étendue des préjudices réparables en droit de la responsabilité civile », *art.cit.*, pp. 61 et s.

³⁰³ En ce sens : **DUGUÉ M.**, *op.cit.*, spéc. p. 124, n° 139.

³⁰⁴ En ce sens : **CADIET L.**, *op.cit.*, spéc. n° 330.

lésion d'un intérêt...à supposer que l'on veuille bien voir dans les valeurs morales, l'intégrité corporelle et les objets matériels des « intérêts » ! »³⁰⁵.

56. Le choix de l'intérêt protégé comme élément du dommage. En somme, les partisans de la distinction du dommage et du préjudice, et incidemment de la définition du préjudice comme la lésion d'un intérêt protégé, visent nécessairement derrière la référence à « l'intérêt protégé » l'exclusion absolue des intérêts illégitimes ou insignifiants du champ de la réparation³⁰⁶. Ce courant doctrinal, non loin d'être celui pour lequel nous adhérons, est néanmoins légitime. Il semble en effet plus juste pour la victime que soit triées les conséquences réparables de son dommage plutôt que d'en évincer globalement l'indemnisation. En revanche, pour les besoins de l'étude, à savoir l'identification des droits fondamentaux restaurés par le biais de l'indemnisation de l'atteinte à la personne, le parti pris est celui de la doctrine pour qui le siège de l'atteinte a ici toute son importance. Dès lors, il faut nécessairement préférer le rattachement de la notion d'intérêt protégé au dommage afin que la référence à l'intérêt protégé puisse introduire l'idée d'une hiérarchie des intérêts³⁰⁷, telle qu'envisagée par la loi Badinter. Par contrecoup, l'idée d'une hiérarchie des droits fondamentaux est évidente puisqu'elle vient protéger cet intérêt dont la lésion est imputable à un accident corporel de la circulation, tel que nous le verrons plus tard³⁰⁸.

57. Bilan. L'interprétation *stricto sensu* de la notion « d'atteinte à la personne ». Eu égard à la délimitation notionnelle du « dommage » et du « préjudice », ainsi que du choix opéré d'intégrer l'intérêt lésé à la notion de dommage, il faut voir qu'au travers de la formulation des « atteintes à leur personne » de l'article 3 de la loi de 1985 est nécessairement visée la notion de « dommage corporel », signifiant « *atteinte à l'intégrité physique* »³⁰⁹. À première vue, seule la protection de la personne humaine victime d'une atteinte à son intégrité corporelle est la *ratio legis* de l'article 3 de la loi car « *toute atteinte au corps est [nécessairement] une atteinte à la personne* »³¹⁰. En effet, il est nettement admis que cette loi « *assure la préservation du cœur de*

³⁰⁵ En ce sens : **CADIET L.**, *op.cit.*, spéc. n° 330.

³⁰⁶ En ce sens : **DUGUÉ M.**, *op.cit.*, spéc. p. 125, n° 140.

³⁰⁷ Affirmant l'établissement nécessaire, en matière de réparation, de « *priorités* », M. le Professeur Brun est l'un des auteurs partisans de l'intégration de la notion d'intérêt protégé à la définition du dommage : **BRUN PH.**, « *Personnes et préjudice* », *Revue générale de droit de la Faculté d'Ottawa*, 2003, p. 187, spéc. p. 209 : « *c'est semble-t-il plutôt vers les catégories de dommage que vers les catégories de préjudice qu'il faut se tourner, et nous trouvons plutôt sain que notre droit concentre son attention de manière différenciée, (pas encore suffisamment sans doute), davantage sur les dommages à la personne que sur les dommages aux biens* ».

³⁰⁸ V. *Infra* n°248 et s.

³⁰⁹ **LAMBERT-FAIVRE Y., PORCHY-SIMON S.**, *op.cit.*, spéc. p. 16, n° 24.

³¹⁰ **CORNU G.**, *Droit civil, Introduction, Les personnes, Les biens, op.cit.*, p. 216, n° 479.

notre société : les hommes dans leur chair »³¹¹. Elle est un système « *d'humanisation de la réparation due aux victimes. Parce qu'il s'agit d'humanisation, nous ne pouvons prendre en compte que la personne elle-même, et c'est la raison pour laquelle (...) [sont principalement visées] les atteintes corporelles subies par la victime (...)* »³¹².

Derrière la notion d'atteinte à la personne se trouve donc bel et bien celle de dommage corporel. Au point d'ailleurs que le dernier projet de réforme de la responsabilité civile délictuelle la lui substitue³¹³. Faut-il y voir un demi-tour rédactionnel, inattendu, mais surtout source de clarté et de lisibilité, notamment au regard de l'originalité de son sens retenu en application du dispositif légal de 1985.

2. L'originalité du sens retenu

58. Toute atteinte à la personne ne constituerait pas nécessairement une atteinte unique en son corps³¹⁴. Si d'ordinaire, l'atteinte à la personne indemnisée, synonyme de dommage corporel, correspond à de pures atteintes corporelles, le droit à indemnisation de la victime d'un accident corporel de la circulation inclut tant les atteintes à des biens matériels spécifiques (**a**) que les atteintes psychiques (**b**) pouvant être caractérisées ou assimilées au dommage corporel, de sorte que cette notion doit en réalité s'entendre largement.

a. L'intégration voulue de l'atteinte à des biens matériels spécifiques dans la qualification de dommage corporel

59. L'inclusion incontestée de l'atteinte aux « fournitures et appareils délivrés sur prescription médicale » dans la notion de dommage corporel. Dès lors que l'ensemble des biens à finalité médicale visés ou pouvant être visés à l'article 5 alinéa 2 de la loi du 5 juillet 1985 suivent le régime juridique de la personne victime d'un accident corporel de la circulation, les dommages à ces biens robotisés, ou non robotisés, que cette victime viendrait à subir, seront réparés au titre de préjudices corporels³¹⁵, « *comme si le dommage avait atteint le corps de la*

³¹¹ JEAN S., *La protection des droits subjectifs par la responsabilité civile*, Thèse UT1 Capitole, 736 p., spéc. p. 5, n° 3.

³¹² JO, Déb. parl., Sénat, 2nde session ordinaire de 1984-1985, compte rendu intégral, 10 avril 1985, p. 185, paroles de M. Robert Badinter, ancien Garde des Sceaux.

³¹³ V. à ce propos l'art. 1287 : « *en cas de dommage corporel (...)* », in URVOAS J.-J. (dir.), *op.cit.*, spéc. p. 14.

³¹⁴ CORNU G., *Droit civil, Introduction, Les personnes, op.cit.*, p. 216, n° 479.

³¹⁵ En ce sens : CAA Marseille, 27 mai 2004, *Juris-Data* n° 2004-244865, sur un dentier.

personne elle-même, et non l'un de ses biens »³¹⁶. Cette assimilation au dommage corporel est légitime. Les dispositifs médicaux devenus « personne par nature » ou « personne par destination » sont en effet intrinsèquement liés à l'intégrité corporelle de la personne³¹⁷. Peu importe donc que la victime subisse *stricto sensu* une atteinte à son intégrité physique.

Une personne non atteinte physiquement lors d'un accident de la circulation qui « *perd son appareil contre la surdité, son dentier, sa perruque, ses lunettes et sa jambe articulée* »³¹⁸ est considérée comme une victime ayant subi une atteinte en sa personne. Les instruments qui sont en effet écrasés et inutilisables alors qu'ils demeurent indispensables à la vie de la personne sont des biens constituant le prolongement de la personne et demeurent à ce titre le siège du dommage corporel au même titre que la personne elle-même. La qualification du dommage corporel inclut donc celle de l'atteinte au corps ainsi qu'aux éléments et produits constitutifs de biens corporels. C'est alors du fait de divers préjudices corporels que le dommage causé à ces biens spécifiques du fait de l'accident corporel de la circulation sera légitimement réparé pour la victime. Une telle assimilation est spécifique à la loi Badinter.

Il serait alors intéressant qu'une telle assimilation soit intégrée au droit commun dès lors que les règles particulières de réparation du dommage corporel sont censées s'appliquer sans distinction aux membres et biens intégrés au corps de la personne ou affectés à son service, peu important le fait générateur à l'origine du dommage subi³¹⁹. Cela permettrait notamment que la définition du dommage corporel au sein de la loi Badinter coïncide davantage avec celle communément retenue en droit commun, intégrant par ailleurs l'aspect moral de la réparation.

b. L'intégration déductive de l'atteinte psychique au sein du dommage corporel

60. Partant du postulat que la formulation « atteintes à leur personne » fait directement allusion à la lésion de l'intérêt à l'intégrité corporelle de la victime, se pose néanmoins la question du versant psychique de l'atteinte à la personne car le dommage corporel inclue en réalité « *l'atteinte à l'intégrité physique et/ou psychique de la personne humaine* »³²⁰. L'atteinte

³¹⁶ NEVEJANS N., *op.cit.*, spéc. p. 1123, n° 1401.

³¹⁷ V. à ce propos : PICQ M., *art.cit.*, p. 8.

³¹⁸ LABBÉE X., « Le cyborg accidenté de la route », *art.cit.*, n° 024.

³¹⁹ En ce sens : QUÉZEL-AMBRUNAZ CH., « Le dommage à la victime », in PIGNARRE L-F. (dir.), *La réforme du droit de la responsabilité*, Actes du colloque du 25 nov. 2016, Faculté de Droit et de Sciences politiques, Université de Montpellier, pp. 103-115, spéc. p. 112.

³²⁰ V. entre autres : Rapport du groupe de travail présidé par Yvonne Lambert-Faivre, rapporteur, sur l'indemnisation du dommage corporel, 15 juin 2003, 60 p. spéc. p. 9 : les dommages corporels sont définis comme « *toute atteinte à l'intégrité physique ou psychique de la personne* » ; LAMBERT-FAIVRE Y., PORCHY-SIMON S.,

à la personne s'analyserait alors sous le prisme d'un double point de vue. Si l'atteinte psychique subie par une victime d'accident corporel de la circulation est nécessairement incluse dans la qualification de dommage corporel lorsqu'elle découle de lésions corporelles subies³²¹, se pose la question de l'intégration potentielle de l'atteinte psychologique indépendante de lésions physiques au sein de la notion de dommage corporel. Plus précisément, il s'agit de l'atteinte à la seule intégrité psychique caractérisée, chez la victime, par « *une altération plus ou moins importante de leur psychisme, immédiate ou différée, transitoire ou durable* »³²² qui ne résulterait pas de blessures corporelles ou qui, à l'inverse, n'emporterait pas de telles répercussions. La retombée d'un tel questionnement est essentielle. En effet, en dépend l'application des règles d'indemnisation des atteintes à la personne pour un individu qui aurait subi une atteinte uniquement psychique, imputable à l'accident de la circulation, mais sans incidence physique sur sa propre individualité.

À titre d'illustration, un auteur a soulevé la question de l'application des règles d'indemnisation des atteintes à la personne au témoin d'un accident de la circulation souffrant par la suite d'un stress post-traumatique³²³. L'inclusion de ce nouveau poste de préjudice post-traumatique réparable, notamment en cas d'accident de la circulation, interpelle à bien des égards quant au contenu du concept de dommage corporel. En qualité de témoin, lors du carambolage survenu sur l'autoroute à Bourg Achard le 29 septembre 1997, et impliquant 135 véhicules, ont été entendues des expressions telles : « *je suis resté au milieu des tôles broyées, du sang et des gémissements, j'ai vu des gens morts, d'autres à l'agonie, un spectacle de guerre, j'ai entendu des personnes hurler au secours dans le véhicule en flamme* ». De tels événements permettent d'affirmer que l'intensité du choc psychologique enduré était en l'espèce flagrante³²⁴, de sorte que la victime était légitime à demander la réparation de l'atteinte psychique subie caractérisée par le traumatisme. Comme l'affirme un auteur, « *en l'absence même d'atteintes à l'intégrité physique, le traumatisme psychique peut donc constituer un préjudice corporel réparable par application de la nomenclature Dintilhac. On ne saurait*

op.cit., spéc. p. 21, n° 27. V. églament l'art. 1269 de la proposition de loi sénatoriale n° 678 portant réforme de la responsabilité civile, 29 juill. 2020 : « toute atteinte à l'intégrité physique ou psychique de la personne est un dommage corporel ».

³²¹ V. *Infra* n° 45 et s.

³²² CROCQ L., « L'expertise des victimes de traumatismes psychiques », in *La psychiatrie à l'épreuve de la justice*, 2011, TD éd., spéc. p. 37.

³²³ DUGUÉ M., *op.cit.*, spéc. p. 256, n° 287.

³²⁴ GABILLY C., « Réflexion sur les nouveaux préjudices liés aux catastrophes : point de vue d'une mutuelle », in Séminaire FORM-OSE, Droit des catastrophes et gestion de crise, 14, 15 et 16 oct. 1998, Niort.

dissocier le psychisme du physique car le corps humain est le siège de la personne, laquelle ne peut être envisagée que dans sa complexe globalité »³²⁵.

61. Une intégration légitime. Une telle revendication est *a priori* légitime sur le fondement des atteintes à la personne dans la mesure où tout dommage qui ne relève pas d'une atteinte à l'intégrité des biens relèverait nécessairement d'une atteinte à la personne au sein de la loi de 1985³²⁶. N'intégrant aucunement la catégorie des dommages aux biens, l'atteinte à l'intégrité morale subie par la victime en raison de la survenance de l'évènement accidentel de la route serait en toute logique incluse dans la catégorie des atteintes réparables pour la personne.

En outre, cette intégration serait plus globalement justifiée par l'existence d'un mouvement de « *psychologisation du dommage* » ayant pour objectif de revendiquer une reconnaissance sociale de l'indemnisation. Pourtant, certaines critiques s'élèvent à l'encontre de la fragmentation du dommage moral en divers préjudices extrapatrimoniaux réparables. Une approche globalisante et plus unitaire de la notion³²⁷ est attendue, pour atténuer son émergence³²⁸. Au final, si le dommage corporel devait finalement être en extension³²⁹, la reconnaissance du préjudice post-traumatique au surplus des divers autres préjudices moraux d'ores et déjà existants ne devrait pas poser davantage de difficultés car « *l'effraction psychique est reconnue à part entière par le droit et doit être considérée comme faisant partie intégrante du dommage corporel* »³³⁰. Surtout qu'un tel mouvement de « *psychologisation du dommage* » se développerait notamment « *sous l'influence des droits fondamentaux et l'essor des droits subjectifs. Pouvoir faire parler ses peurs en justice, c'est en effet aussi en venir à revendiquer une forme de bien-être, dont le droit devrait sinon être le garant, du moins permettre la protection* »³³¹.

Qui plus est, ce mouvement est déjà implanté au sein de la jurisprudence. La Cour de cassation a déjà effectivement affirmé que l'absence de blessures physiques n'exclut pas l'apparition et l'indemnisation d'un traumatisme psychologique existant chez la victime résultant d'un évènement anormal tel qu'est notamment qualifié l'accident corporel de la circulation. Les juges considèrent en effet que la seule atteinte psychologique doit être

³²⁵ **JOURDAIN P.**, « Les préjudices d'angoisse », *JCP* 2015, doct. 739.

³²⁶ **GALANT E.**, note sous CA Versailles, 5 nov. 1999, *D.* 2001, p. 30.

³²⁷ En ce sens : **CADIET L.**, « Les métamorphoses du préjudice », *art.cit.*, spéc. p. 55 et s.

³²⁸ **KNETSCH J.**, « La désintégration du préjudice moral », *D.* 2015, chr. p. 443, spéc. p. 1.

³²⁹ **MOLFESSIS N.**, « La psychologisation du dommage », in LEQUETTE Y., MOLFESSIS N., *Quel avenir pour la responsabilité civile*, 2015, Dalloz, Thèmes & commentaires, pp. 39-55, spéc. pp. 45 et 47.

³³⁰ **PORCHY-SIMON S.**, « La victime de dommage corporel : retour sur deux concepts fondamentaux du droit de la réparation », *D.* 2001, p. 296.

³³¹ **MOLFESSIS N.**, « La psychologisation du dommage », *art.cit.*, p. 39.

considérée comme une atteinte à l'intégrité physique et suivre par conséquent le régime de réparation des dommages corporels³³². Après un grave accident de la route, il se peut qu'une victime souffre d'un véritable choc émotionnel participant d'une incapacité médicalement constatée qui pourra être indemnisée au titre d'un déficit fonctionnel temporaire ou permanent. Au surplus, le handicap subi par la victime et qui intègre cette dimension psychique indemnisable³³³ participe de l'intégration légitime de cette dimension spécifique au sein du dommage corporel³³⁴.

Cependant, le manque de précision quant à la nature de l'atteinte psychique subie intégrant la qualification de dommage corporel n'est pas sans susciter certaines difficultés quant à la délimitation du contenu d'un tel concept. Pour cela, il convient de délimiter davantage ses frontières, notamment au sein de la loi Badinter. Il convient alors de les cloisonner à la seule atteinte à l'intégrité physique dont il résulte des conséquences préjudiciables de nature psychique ou dont elle est la résultante, lorsqu'à l'inverse la personne est victime d'une atteinte à son intégrité psychique entraînant chez elle une invalidité. Seule cette vision semble coïncider avec l'esprit de la loi du 5 juillet 1985.

62. La véritable délimitation à retenir du dommage corporel. Au sein de la loi Badinter, l'affirmation de la dichotomie existante des dommages à la personne d'un côté et des dommages aux biens de l'autre semble partiellement erronée et ne peut être considérée comme acquise. Bien que les juges s'y réfèrent afin que la victime d'un accident de la circulation ne puisse se voir refuser l'indemnisation d'un dommage imputable à cet événement dont elle aurait souffert, certains dommages imputables à cet événement accidentel ne devraient ou n'auraient pas dû être inclus dans l'une ou l'autre de ces catégories en raison de leur nature. Pour illustration, l'on pense à l'intégration jurisprudentielle du préjudice purement économique subi par une société d'autoroute à la suite d'un accident de la circulation dans la catégorie des dommages aux biens³³⁵, ou encore au préjudice purement moral qui n'aurait aucune incidence invalidante chez

³³² À titre d'illustration dans un tout autre domaine que celui des accidents corporels de la circulation : Cass. crim., 21 oct. 2014, n° 13-87.669 : *Bull.crim.*, n° 211, *Gaz. pal.* 2015, n° 8, p. 4, note GUÉGAN-LÉCUYER A. En l'espèce, il s'agissait d'une invalidité consécutive à un état de stress causé par une agression à l'arme.

³³³ Sur la définition du handicap, telle qu'issue de la loi n° 2005-102 du 11 févr. 2005 *pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées (I)* à l'art. L. 114-1 du Code de l'action sociale et des familles : « constitue un handicap, au sens de la présente loi, toute limitation d'activité ou restriction de participation à la vie en société subie dans son environnement par une personne en raison d'une altération substantielle, durable ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques (...) ».

³³⁴ En ce sens : PORCHY-SIMON S., « La victime de dommage corporel : retour sur deux concepts fondamentaux du droit de la réparation », *art.cit.*, p. 296.

³³⁵ Sur la réparation du préjudice économique pur d'une personne morale sur le fondement de la loi Badinter : Cass. 2° civ., 24 oct. 1990, n° 89-14.509, *Inédit* : « le préjudice moral et économique des victimes n'est pas un

la victime. Dans tous les cas, ce type de préjudice devrait en toute logique intégrer la catégorie des atteintes à la personne au regard du raisonnement déductif des juges.

Or, ne doivent pas être confondus le dommage purement moral relatif à la seule lésion de l'intégrité psychique de la victime et les préjudices extrapatrimoniaux résultant de l'atteinte à l'intégrité physique ou *a contrario* ceux qui l'impacteraient. L'atteinte à l'intégrité psychique de la personne n'est réparable sur le fondement de la loi de 1985 qu'à la condition qu'elle découle de l'atteinte à l'intégrité physique de la personne ou qu'elle engendre par son intensité une incapacité avérée imputable à l'accident corporel de la circulation.

Comme l'affirme à juste titre un auteur, la notion de dommage corporel ne doit pas être dénaturée. Seule l'atteinte psychologique qui est à l'origine d'une incapacité constatée médicalement pouvant établir que le dommage subi par la victime a une incidence sur les fonctions de son corps doit intégrer la notion de dommage corporel. Elle « *ne saurait intégrer en son sein, au risque de totalement perdre sa spécificité et son sens même, tout désagrément, émotion, même vive, ou contrariété passagère* »³³⁶. En effet, les « *atteintes temporaires, simples réactions émotionnelles, dont les conséquences sont éphémères mais qui ne se manifestent surtout pas par une effraction psychique, doivent, en revanche, lorsqu'elles sont indépendantes de blessures physiques, être écartées de la qualification de dommage, car, il n'y a pas, sauf à intégrer toute atteinte au sentiment dans cette notion, d'atteintes au corps* »³³⁷. Dès lors, seules les « *effractions psychiques* » à l'origine systématique de déficit fonctionnel, temporaire ou permanent chez la victime doivent être prises en considération contrairement aux simples émotions ressenties ou souffrances endurées qui n'en sont jamais la cause³³⁸.

Qui plus est, en plaçant l'atteinte à la personne au sommet des dommages réparables, le législateur de 1985 a vraisemblablement souhaité intégrer au titre de la protection privilégiée

dommage aux biens au sens de l'art. 5 de la L. du 5 juill. 1985 », JCP 1991, II, 21769, note BARBIÉRI J.- F. ; CA Versailles, 5 nov. 1999 (une société concessionnaire d'autoroute, victime d'un préjudice consistant pour l'essentiel dans la perte de recettes liée à la fermeture temporaire de l'autoroute en raison d'un accident, est en droit d'en réclamer la réparation), D. 2001, p. 30. Dans le même sens : CA Versailles, 6 mai 1999 (condamnation du responsable de l'accident à réparer le préjudice subi par le concessionnaire du fait des pertes de recettes consécutives à la fermeture temporaire de l'autoroute), D. 1999, p. 166 ; Cass. 2^e civ., 13 juill. 1999, n^o 97-13.210 : Bull. civ. II, n^o 136, RCA 1999, comm. n^o 346, GROUDEL H.

Sur l'indemnisation de la personne morale, v. : JOURDAIN P., « Le conducteur d'un véhicule est-il responsable des dommages qu'il cause à une société d'autoroute ? », RTD civ. 1994, p. 868 ; GALLANT E., « L'indemnisation de la perte de recettes dans le cadre de la loi du 5 juillet 1985 relative aux accidents de la circulation », D. 2001, p. 30, spéc. p. 31. L'auteur énonce que « *tout dommage à caractère patrimonial [résultant d'un accident de la circulation] qui ne résulte pas d'un dommage corporel constituerait un dommage aux biens au sens de l'art. 5 de la loi, ainsi que les conséquences d'un tel dommage* ».

³³⁶ PORCHY-SIMON S., « La victime de dommage corporel : retour sur deux concepts fondamentaux du droit de la réparation », D. 2001, p. 296.

³³⁷ Ibid.

³³⁸ Ibid.

de la victime accidentée l'indemnisation d'émotions ou de souffrances légères. La protection indemnitaire que la loi offre à la victime s'impose alors lorsque celle-ci est physiquement blessée ou qu'une atteinte certaine a été portée à son psychisme.

63. L'éviction certaine des atteintes à l'identité de la personne victime de la qualification de dommage corporel. De même, un tel régime n'aurait pas vocation à s'appliquer lorsque le dommage moral *stricto sensu*, qualifié le plus souvent à tort de « préjudice moral pur », s'entend de la violation de droits de la personnalité de la victime notamment ceux relatifs « à sa dignité, à son honneur, à sa réputation ou à sa vie privée »³³⁹. À titre d'illustration, une victime blessée ou décédée, photographiée ou filmée sur les lieux de l'accident de la circulation, ne pourra obtenir indemnisation du fait de la violation de son droit à l'image, voire de sa dignité, sur le fondement de l'article 3 de loi de 1985. À la différence du préjudice moral résultant du dommage corporel, la violation de ces droits de la personnalité ne relève aucunement d'un lien causal avec la survenance de l'accident. Un tel dommage moral *stricto sensu* se dissocie donc très nettement du dommage corporel et de ses répercussions morales en raison de l'existence d'une relation causale visiblement trop distendue en l'espèce entre l'atteinte dont souffre la victime et la réalisation de l'accident corporel³⁴⁰. Ce type de dommage ne saurait donc être réparable dans le cadre de la réparation d'un dommage corporel subi du fait de la survenance d'un accident de la circulation³⁴¹. Cette éviction paraît légitime dans la mesure où cela ne correspond pas à l'esprit de la loi Badinter. L'imputabilité du dommage corporel réparable à l'accident, au-delà d'être présumée, doit donc être définitivement certaine³⁴².

64. Sens proposé « des dommages résultant des atteintes à la personne ». Il ne fait guère de doute que la notion de dommage corporel intègre toutes les atteintes à l'intégrité physique de la personne, « *aspect sur le fondement duquel la notion s'est construite* »³⁴³. Face à la constatation d'un tel dommage réalisé, l'ensemble des préjudices légitimes en résultant,

³³⁹ En ce sens, v. par ex : art. 68 du projet Terré. TERRÉ F. (dir.), *Pour une réforme du droit de la responsabilité civile*, févr. 2012, 87 p., spéc. p. 27, [disponible en ligne] : <https://www.courdecassation.fr/IMG/reforme-droit-RC.pdf>.

³⁴⁰ Ce type de dommage pourra en revanche être indemnisé par un autre biais si les conditions demeurent réunies.

³⁴¹ La réparation de l'atteinte au droit à l'image se fera sur le fondement de l'art. 9 du C. civ et l'atteinte au respect du cadavre sur celui de l'art. 16-1-1 du C. civ.

³⁴² V. *Infra* n°146.

³⁴³ PORCHY-SIMON S., « La victime de dommage corporel : retour sur deux concepts fondamentaux du droit de la réparation », *art.cit.*, p. 296.

patrimoniaux et extrapatrimoniaux, sont donc réparables, conformément à ce qu'énonce notamment la nomenclature Dintilhac.

À cela doivent s'ajouter, ainsi que le précise la loi Badinter, les atteintes à l'intégrité matérielle des « fournitures et appareils délivrés sur prescription médicale » constituant en réalité des atteintes à des « personnes par nature » ou des « personnes par destination ».

Se joignent également à ces atteintes, celles relatives à l'intégrité psychique. La proposition de la loi, enregistrée à la présidence du sénat le 29 juillet 2020, le prévoit en intégrant cet aspect de l'atteinte à la définition de dommage corporel qui doit être retenue. En effet, dès lors que la victime directe de l'accident de la circulation subit un dommage psychiatrique, requalifié le plus souvent de préjudice de stress post-traumatique, et que ce dernier emporte chez la victime des répercussions sur son intégrité, il ne fait guère de doute que le régime des atteintes à la personne trouve vocation à s'appliquer et que ce préjudice est réparable selon le taux d'incapacité dont souffre la personne. Le dommage moral subi est donc ici inclus dans la qualification du dommage corporel. Certains auteurs déclinent l'autonomie du dommage psychique, le considérant comme une composante à part entière de l'atteinte à l'intégrité corporelle du fait que l'intégrité physique ne saurait se dissocier du corps de la personne³⁴⁴. Pour autant, l'atteinte à la personne, synonyme de dommage corporel au sein de la loi Badinter, doit uniquement être circonscrite aux seules atteintes à l'intégrité physique et psychique de la victime, à l'exclusion de l'atteinte psychique légère, laquelle n'entraîne aucune incapacité médicalement constatée, et de l'atteinte psychique relative à l'identité de la personne victime.

En somme, une véritable conception duale du dommage corporel³⁴⁵ doit donc être retenue au sein de la loi du 5 juillet 1985. Elle résulte de la nature du siège de l'atteinte, c'est-à-dire à l'égard de la personne humaine s'entendant comme la réunion indissociable du corps et de l'esprit. Plus précisément, il s'agit d'un dommage en réalité « *hybride comportant à la fois des aspects de dommage matériel et des aspects de dommage moral* »³⁴⁶. Derrière l'expression visée à l'article 3 de « dommages résultant des atteintes à la personne », la loi vise certainement, par périphrase, la réparation du dommage corporel dans tous ses aspects, aussi

³⁴⁴ En ce sens : **PORCHY-SIMON S.**, « La victime de dommage corporel : retour sur deux concepts fondamentaux du droit de la réparation », *art.cit.*, p. 296. Dans le même sens : **GODEFROY A.**, *Les préjudices psychologiques*, Thèse, 2016, Aix-Marseille, 553 p., spéc. n° 30.

³⁴⁵ *Ibid.*

³⁴⁶ **LEDUC F.**, « Faut-il distinguer le dommage et le préjudice ? point de vue privatiste », *art.cit.*, spéc. p. 1.

bien économiques que moraux³⁴⁷. Était-il par conséquent nécessaire de délimiter précisément la notion de dommage corporel au risque de sa dénaturation. À cet égard, une nouvelle rédaction de l'article 3 de la loi de 1985 semble dès lors nécessaire afin que cette considération soit plus perceptible³⁴⁸. Une telle démarche participera nécessairement d'une rédaction nouvelle des articles 4 et 6 de la loi à des fins d'harmonisation rédactionnelle³⁴⁹.

B. La réparation du dommage corporel dans tous ses aspects

65. La typologie des préjudices corporels réparables de la victime directe. Il n'existe pas encore en droit positif de liste officielle énumérant les postes de préjudices corporels indemnisables afin que la victime soit assurée d'obtenir une réparation intégrale de l'atteinte à sa personne. Toutefois, la nomenclature des préjudices corporels, proposée par le groupe de travail présidé par Monsieur Dintilhac, offre un cadre juridique à cette réparation en dressant une liste non exhaustive mais claire. Largement inspirée par les travaux du Conseil national d'aide aux victimes³⁵⁰, la *summa divisio* établit une distinction entre les caractères patrimonial (1) et extrapatrimonial (2) des préjudices corporels réparables, peu important la qualité de la victime. Dépourvue de valeur législative ou réglementaire mais officiellement consacrée par une circulaire ministérielle³⁵¹, les juridictions y ont particulièrement recours, sous l'œil avisé de la Cour de cassation qui l'utilise également, de sorte qu'elle serait devenue une norme dure³⁵², source d'un progrès certain dans l'indemnisation du dommage corporel³⁵³. Cette nomenclature permet en effet une appréhension plus globale du dommage corporel dont les multiples facettes participent de l'existence d'autant de postes de préjudices réparables. Partant, bien que la nomenclature ne couvre pas l'ensemble des préjudices corporels susceptibles d'être réparés, lesquels ne cessent de proliférer notamment lorsqu'ils revêtent une nature extrapatrimoniale, celle-ci a « *mis au jour des préjudices jusque-là mal identifiés et par*

³⁴⁷ En ce sens : VINEY G., JOURDAIN P. (dir. GHESTIN J.), *Traité de droit civil. Les conditions de la responsabilité*, op.cit., spéc. n° 1017 et 1031 ; LE TOURNEAU PH. (dir.), *Droit de la responsabilité et des contrats. Régimes d'indemnisation*, op.cit., spéc. p. 2515, n° 6213.51 ; PRADEL X., op.cit., spéc. p. 10.

³⁴⁸ V. *Infra Conclusion du Titre premier*.

³⁴⁹ V. Annexe.

³⁵⁰ LAMBERT-FAIVRE Y., (dir.), *Rapport du Conseil national d'aide aux victimes sur l'indemnisation du dommage corporel*, juin 2003, cité Rapport Lambert-Faivre, [en ligne] : www.justice.gouv.fr/publicat/syntheseindemcorp.pdf.

³⁵¹ Circulaire de la DACS n° 2007-05 du 22 févr. 2007 relative à l'amélioration des conditions d'exercice du recours subrogatoire des tiers payeurs en cas d'indemnisation du dommage corporel.

³⁵² BACACHE-GIBEILI M., « La nomenclature : une norme ? », *Gaz. pal.* déc. 2014, pp. 36 et s.

³⁵³ JOURDAIN P., « Conclusion prospective », *Gaz. pal.*, déc. 2014, pp. 36 et s., spéc. p. 36 : « la nomenclature Dintilhac représente un apport incontestable dans le droit de la réparation du dommage corporel. Nul ne le nie aujourd'hui (...) ».

conséquent mal indemnisés »³⁵⁴. Cet outil a ainsi participé d'une meilleure lisibilité et prévisibilité du droit à l'égard des victimes et par contre-coup d'une meilleure garantie de la réparation du dommage corporel³⁵⁵. La nomenclature peut au final être perçue comme le témoin « *d'un mouvement plus global de hiérarchisation des dommages en droit français, plaçant en tête de la hiérarchie le dommage corporel (...)* »³⁵⁶. Ce faisant, l'élaboration de la nomenclature Dintilhac corrobore notamment l'attention particulière que porte la loi du 5 juillet 1985 au dommage corporel.

1. L'aspect économique des répercussions réparables

66. La considération des préjudices corporels économiques réparables consécutifs à une atteinte à la personne. Les préjudices économiques induits par l'atteinte à la personne se distinguent du dommage matériel qui constitue l'atteinte à l'intégrité ou à la substance d'une chose. Sur le fondement de l'article 3 de la loi de 1985, la victime bénéficie uniquement d'un droit à indemnisation de ses préjudices corporels économiques dès lors que son patrimoine est amoindri en raison de l'événement dommageable. Cet amoindrissement peut s'analyser soit par des dépenses ou des frais engagés, soit par des manques à gagner ou gains manqués professionnels en raison de l'atteinte corporelle subie³⁵⁷. Le trait commun de ces préjudices est de présenter un caractère pécuniaire, contrairement aux préjudices non-économiques.

La nomenclature Dintilhac recense dix postes de préjudices patrimoniaux, qu'ils soient temporaires ou permanents³⁵⁸. Parmi les préjudices économiques temporaires, se présentent d'abord les dépenses de santé actuelles. Celles-ci comprennent l'ensemble des frais médicaux, hospitaliers, paramédicaux *etc.* auquel doit faire face la victime à la suite de l'accident corporel. La victime peut également être indemnisée de l'étendue des frais divers qu'elle a engagés du fait de l'atteinte subie. À titre d'illustration, l'indemnisation prendra en considération des honoraires de spécialistes, tels ceux d'un médecin assistant la victime dans l'expertise médicale de son atteinte, ou encore ceux liés à la compensation des activités non-professionnelles tels que les frais de garde d'un enfant. Toutes les répercussions de l'atteinte corporelle causées à la sphère professionnelle, telles que les pertes partielles ou totales de revenus à la suite de

³⁵⁴ JOURDAIN P., « Conclusion prospective », *art.cit.*, spéc. p. 38.

³⁵⁵ En ce sens : BACACHE-GIBEILI M., « La nomenclature : une norme ? », *art.cit.*, spéc. p. 39.

³⁵⁶ *Ibid.*

³⁵⁷ Rapport LAMBERT-FAIVRE Y., « L'indemnisation du dommage corporel », 2003, spéc. p. 11, [en ligne] : www.justice.gouv.fr/publicat/syntheseindemcorp.pdf

³⁵⁸ DINTILHAC J.-P., *Rapport du groupe de travail chargé d'élaborer une nomenclature des préjudices corporels*, juill. 2005, cité Rapport Nomenclature Dintilhac, [en ligne] : www.justice.gouv.fr.

l'accident de la circulation, sont également prises en compte dans l'évaluation du *quantum* de la réparation. Comme l'affirme à juste titre un auteur, « *le préjudice économique professionnel découlant de l'atteinte à l'intégrité physique de la victime peut être inclus dans la famille des préjudices corporels afin de bénéficier de son régime spécifique* »³⁵⁹.

En outre, une fois que l'atteinte à l'intégrité physique de la personne est consolidée, la victime est également en droit d'obtenir une indemnisation comprenant les dépenses de santé futures qu'elle aura à supporter, les frais relatifs à l'adaptation d'un logement ou d'un véhicule, voire même les dépenses afférentes à l'assistance d'une tierce personne dans les phases de la vie quotidienne en raison du handicap subi. Entrent de nouveau dans le calcul de l'indemnisation à laquelle la victime a droit, les pertes de gains futurs ou la diminution de ses revenus professionnels résultant de son incapacité permanente, comme les impacts financiers liés à l'incidence de l'accident sur la sphère professionnelle, scolaire, universitaire ou de formation.

Au final, l'ensemble de ces préjudices ne représente qu'une partie de ce que l'atteinte à la personne peut être. Malgré tout, l'absence de difficulté relative à leur appréciation, plus précisément à leur éthique, leur preuve ou encore leur évaluation sur le fondement de l'article 3 de la loi Badinter, consent logiquement à ne pas s'attarder sur leur sort. En tout état de cause, il faut remarquer que la loi de 1985 tend explicitement à inclure dans la catégorie des préjudices corporels économiques les dommages à certains biens matériels et en particulier ceux causés aux « fournitures et appareils délivrés sur prescription médicale ».

67. Une considération étendue aux dommages causés aux « fournitures et appareils délivrés sur prescription médicale ». Au titre des préjudices corporels patrimoniaux qui trouvent leur cause dans le dommage aux appareils et autres dispositifs, « personne par nature » ou « personne par destination », endommagés ou détruits en raison de l'accident corporel de la circulation subi par la victime, la victime pourrait tout d'abord être indemnisée de ces préjudices temporaires nés avant la consolidation de l'atteinte à l'intégrité corporelle, comme des frais médicaux et paramédicaux liés aux prothèses – classiques, robotisées ou intelligentes – et autres dispositifs. Il en serait de même de l'indemnisation de ces préjudices patrimoniaux permanents résiduels après la consolidation, soit la réparation de dispositifs médicaux destinés à suppléer

³⁵⁹ PRADEL X., *op.cit.*, spéc. p. 306, n° 248.

le handicap physiologique permanent ou de l'aménagement de son véhicule telle l'indemnisation de la perte d'un chien d'aveugle³⁶⁰.

Cette volonté de considérer les dommages « aux fournitures et appareils délivrés sur prescription médicale » comme les préjudices corporels économiques indemnifiables sur le fondement de l'atteinte à la personne n'est pas isolée au sein de la loi de 1985. Une volonté distincte, non explicitement affirmée à l'appréciation de la lettre de la loi mais poursuivant la même visée, a également été exprimée lors des débats parlementaires sur l'adoption de la loi. Le législateur de 1985 a en effet précisé que les dommages aux biens immatériels nés de l'accident corporel de la circulation constituent des préjudices économiques résultant du dommage corporel subi et non des dommages aux biens au sens de l'article 5 de la loi.

68. L'assimilation légitime du dommage à un bien immatériel à un préjudice économique professionnel résultant du dommage corporel. Afin de dissiper toute ambiguïté relative à la notion confuse et imprécise de « dommage aux biens » inscrite pourtant expressément à l'article 5 de la loi de 1985, M. Robert Badinter allègue lors de la discussion parlementaire que « *si la perte du bien ou la diminution de sa valeur résultait d'un dommage corporel, cela devrait être réparé dans les mêmes conditions que le dommage corporel lui-même* »³⁶¹. La volonté est concrètement celle d'inclure dans la notion de dommage corporel le dommage au bien immatériel, entendu plus largement comme une valeur économique susceptible de figurer dans le patrimoine de la personne³⁶². L'ancien garde des Sceaux illustre ses propos avec l'exemple suivant : « *le cas de la moins-value d'un fonds de commerce qui serait la conséquence directe de l'incapacité ou du décès de son propriétaire : elle découle d'une atteinte à la personne et sa réparation suit les règles posées aux articles 3 et 4* »³⁶³. L'exemple du fonds de commerce dévalué, considéré comme « *l'archétype de la chose incorporelle objet d'une propriété dont le modèle est emprunté à l'article 544 C. civ* »³⁶⁴, participe fortement de la limpidité de l'esprit de la loi de 1985³⁶⁵. À partir du moment où un

³⁶⁰ TGI Lille, 23 mars 1999, *D.* 1999, p. 350, note LABBÉE X. ; TGI Lille, 7 juin 2000, *D.* 2000, p. 750, note LABBÉE X.

³⁶¹ *JO*, Déb. parl., Ass. nat., 2nd session ordinaire de 1984-1985, compte rendu intégral, 22 mai 1985, spéc. p. 861.

³⁶² En ce sens : GUTMANN D., « Du matériel à l'immatériel dans le droit des biens. Les ressources du langage juridique », in *Le droit et l'immatériel*, 1999, Dalloz, Archives de philosophie du droit, t. 43, pp. 65-78, spéc. p. 68.

³⁶³ *JO*, Déb. Parl., Ass. nat., 2nd session ordinaire de 1984-1985, compte rendu intégral, 22 mai 1985, spéc. p. 861.

³⁶⁴ GAUDRAT PH., « La structure juridique des propriétés intellectuelles », in BOUDOT M., VEILLON D. (dir.), *Les propriétés*, 2015, LGDJ, Droit et Sciences sociales, pp. 171-185, spéc. p. 174.

³⁶⁵ A titre d'illustrations : **sur la perte de fonds de commerce consécutive à l'accident corporel de la victime** : perte de gains futurs des victimes indirectes : Cass. crim., 13 nov. 2013, n° 12-85.130, *Inédit* : « *que la victime, boulanger de son état, indispensable pour le bon fonctionnement d'un fonds de commerce artisanal de boulanger, par son décès, créait les conditions objectives d'un véritable séisme pour le fonds de commerce et donc pour son épouse qui le faisait, elle aussi, prospérait en sorte qu'il existait nécessairement un lien de causalité directe entre*

bien, qui a un support physique mais « *d'essence immatérielle* »³⁶⁶, perd de sa valeur en raison de l'atteinte corporelle subie par la victime de l'accident. Ce bien fait alors partie intégrante de la notion de dommage corporel. La volonté du législateur a donc été celle de retenir la gravité du dommage corporel subi par la personne, notamment les conséquences corporelles résultant de l'utilisation ou de la gestion d'un bien immatériel appartenant à la victime de sorte que celle-ci bénéficie d'une protection indemnitaire étendue. Dès lors que le dommage au bien immatériel s'assimile au préjudice économique professionnel découlant de l'atteinte à l'intégrité physique de la victime, il demeure en effet légitime de l'inclure dans la famille des préjudices corporels afin que le dommage bénéficie d'un régime spécifique³⁶⁷. La position de la deuxième chambre civile de la Cour de cassation l'atteste clairement : « *le dommage aux biens* [au sens de l'art. 5 de la loi du 5 juillet 1985] *s'entend du dommage causé à des biens matériels et non du préjudice économique résultant d'une atteinte à la personne de la victime directe d'un accident de la circulation ; ce préjudice économique ne connaît d'autres limitations que celles applicables à cette victime* »³⁶⁸. L'interprétation exégétique de la notion de dommage corporel prévaut donc sur une interprétation littérale de la notion de « dommages aux biens » inscrite à l'article 5 de la loi, eu égard à l'étendue de l'atteinte réparable à la personne et à la volonté de protéger prioritairement cette atteinte.

69. Une interprétation dissemblable de l'interprétation autonome de la notion de bien en droit européen. L'interprétation de la notion de bien au sein du régime d'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation se distingue nettement de l'interprétation autonome qu'offrent la Cour de justice de l'union européenne comme la Cour européenne des droits de

l'accident et les préjudices pour perte de gains professionnels futurs dont la réparation était sollicitée ; qu'en jugeant le contraire à la faveur d'une motivation inopérante, la cour viole les textes cités au moyen ». **V. aussi** : Cass. 2^e civ., 22 mai 2014, n^o 13-18.591, *Inédit* : « *qu'en allouant à Madame Z... une somme forfaitaire de 20.000 euros en réparation de son préjudice constitué par la perte de son stock, la Cour d'appel a violé l'article 3 de la loi n^o 85-677 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation et le principe de la réparation intégrale du préjudice* ». **Sur un droit à pension de retraite** : Cass. 2^e civ., 24 mars 2016, n^o 15-15.349, *Inédit* : « *en refusant d'évaluer postérieurement à la date à laquelle elle fixait le départ en retraite de la victime le préjudice économique de Mme X... dont elle constatait pourtant l'existence, la Cour d'appel a violé le principe susvisé* ».

³⁶⁶ ZENATI F., « L'immatériel et les choses », in *Le droit et l'immatériel*, 1999, Dalloz, Archives de philosophie du droit, t. 43, pp. 79-95, spéc. p. 84.

³⁶⁷ En ce sens : PRADEL X., *op.cit.*, spéc. p. 306, n^o 248.

³⁶⁸ Cass. 2^e civ., 24 janv. 1990, n^o 88-18.515 et 88-18.516 : *Bull. civ.* II, n^o 13 : « *au sens de l'art. 5 de la loi du 5 juill. 1985, le dommage aux biens s'entend du dommage causé à des biens matériels et non du préjudice économique résultant d'une atteinte à la personne de la victime directe ; ce préjudice économique ne connaît d'autres limitations que celles applicables à cette victime* », *JCP* 1990, II, 21581, comm. BARBIÉRI J.-F. Solution d'ailleurs réaffirmée par la deuxième chambre civile quelques mois plus tard. V. à ce propos : Cass. 2^e civ., 24 oct. 1990, n^o 89-14.509, *Inédit*, *JCP* 1991, II, 21769, comm. BARBIÉRI J.-F.

l'homme. L'interprétation autonome³⁶⁹ et dynamique³⁷⁰ de la notion de bien utilisée en droit européen permet notamment d'y inclure les biens incorporels³⁷¹, soit tous ceux ayant une valeur patrimoniale³⁷², c'est-à-dire « *tous les intérêts qui découlent des rapports économiques d'un individu* »³⁷³. À cet égard, tous les biens immatériels affectés à l'activité professionnelle de la victime tels que le salaire³⁷⁴, les parts sociales investies dans une entreprise³⁷⁵, la clientèle³⁷⁶, les créances³⁷⁷, un fonds de commerce *etc.* sont inclus dans la notion de bien. Or, selon le droit français, particulièrement la loi Badinter, dès lors qu'une atteinte première à la personne emporte des répercussions dommageables sur un bien immatériel, ce bien intègre la notion de

³⁶⁹ Sur l'autonomie de la notion de « biens », v. : **SUDRE F.**, « Le droit au respect de ses biens au sens de la Convention européenne des droits de l'homme », in *La protection du droit de propriété par la Cour européenne des droits de l'homme*, Colloque, Paris 26 mai 2004, IDHAE, 2005, Bruylant, pp. 1 à 18, spéc. pp. 2-8.

³⁷⁰ V. en plus : **SUDRE F.**, « A propos du dynamisme interprétatif de la Cour européenne des droits de l'homme », *JCP G* 2001, I, 335. Cette interprétation dynamique de la notion de « biens » et plus généralement du droit au respect des biens a ainsi permis originellement au droit au respect de la propriété d'être perçu comme « *un véritable principe de référence dans le droit de la Convention européenne* », in **ZATTARA-GROS A.-F.**, « Conv. EDH, protocole 1, art. 1 : droit de propriété », *Rép. D.imm.* 2014, p. 5, n° 5.

³⁷¹ CEDH, 23 févr. 1995, *Gasus Dosier und Fördertechnik GmbH c/ Pays-Bas*, n° 15375/89, A. 306 B, §53, *AJDA* 1995, p. 719, chr. **FLAUSS J.-F.** V. aussi : **RENUCCI J.-F.**, *Droit européen des droits de l'homme. Droits et libertés fondamentaux garantis par la CEDH, op.cit.*, spéc. n° 278.

³⁷² À titre d'illustration : Comm. EDH., 8 févr. 1978, *Wiggins c/ Royaume-Uni*, DR 13/40 (*biens meubles ou immeubles, corporels ou incorporels*). V. aussi certaines décisions postérieures ayant permis l'évolution du contenu de la notion de « biens ». Le terme propriété a vocation à désigner l'objet du droit de propriété, lequel est soit un bien soit un droit. V. : CEDH, 8 juill. 1986, *Lithgow c/ Royaume-Uni*, req. n° 9006/80 ; 9262/81 ; 9263/81 ; 9265/81 ; 9266/81 ; 9313/81 ; 9405/81 ; CEDH, 20 nov. 1995, *Pressos Compania Naviera SA et a. c/ Belgique*, req. n° 17849/91, Série A, n° 332, *Gaz. Pal.* 1996, 2, 536, note **PETTITI Ch.** Pour une vision d'ensemble des décisions rendues par la Cour européenne sur la notion de « biens », v. : **BİRSAN C.**, **RENUCCI J.-F.**, « La Cour européenne des droits de l'homme précise le droit de propriété », *D.* 2005, p. 870 ; **RENUCCI J.-F.**, *Droit européen des droits de l'homme, Droits et libertés fondamentaux garantis par la CEDH, op.cit.*, spéc. n° 280, note 8 ; **SUDRE F.**, *Droit européen et international des droits de l'homme*, 15^e éd., 2021, PUF, Droit fondamental, 1020 p., spéc. p. 446.

³⁷³ **RENUCCI J.-F.**, *Droit européen des droits de l'homme, Droits et libertés fondamentaux garantis par la CEDH, op.cit.*, spéc. n° 280.

³⁷⁴ CEDH, 13 mai 2014, *Paulet c/ Royaume-Uni*, n° 6219/08.

³⁷⁵ CEDH, 11 déc. 1986, *S. et T. c/ Suède*, DR 30/158 ; CEDH, 25 juill. 2002, *Sovtransavto Holding c/ Ukraine*, req. n° 48533/99, *JCP G* 2003, I, 109, n° 24, chr. **SUDRE F.**

³⁷⁶ Sur les clientèles civiles : CEDH, 26 juin 1986, *Van Marle c/ Pays-Bas*, n° 8543/79, §41, *CDE* 1988, p. 446, obs. **COHEN-JONATHAN G.** ; *AFDI* 1987, p. 329, obs. **COUSSIRAT-COUSTÈRE V.** ; *JDI* 1987, p. 785, obs. **ROLLAND P.** et **TAVERNIER P.** ; CEDH, 30 nov. 1987, *H. c/ Belgique*, req. n° 8950/80, Série A, n° 127, §47, *CDE* 1988, 448, obs. **COHEN-JONATHAN G.** ; *RSC* 1988, p. 362, obs. **PETTITI L.-E.** ; *JDI* 1988, 877, obs. **ROLLAND P.** et **TAVERNIER P.** ; CEDH, 25 mars 1999, *Iatridis c/ Grèce*, req. n° 31107/96, *JCP* 2000, I, 203, obs. **SUDRE F.**

³⁷⁷ Sur l'interprétation d'une créance comme « valeur patrimoniale » : CEDH, 9 déc. 1994, *Raffineries grecques Stran et Stratis Andreadis c/ Grèce*, n° 13427/87, §59 (créance constituée). La notion de « biens » peut recouvrir tant des "biens existants" que des valeurs patrimoniales, y compris des créances, en vertu desquelles le requérant peut prétendre avoir au moins une "espérance légitime" d'obtenir la jouissance effective d'un droit patrimonial. V. en ce sens : *Kopecky c/ Slovaquie* [GC], n° 44912/98, §35 c) ; CEDH 2004-IX, *Maltzan et autres c/ Allemagne* (déc.) [GC], n° 71916/01, 71917/01 et 10260/02, §74 c), CEDH 2005-V. Sur « l'espérance légitime à recevoir une indemnisation », v. : CEDH, Gr. Ch., 6 oct. 2005, *Maurice c/ France*, n° 11810/30, §63 et s. ; CEDH, Gr. Ch., 6 oct. 2005, *Draon c/ France*, n° 1513/03, §65, *JCP* 2005, II, 10061, note **ZOLLINGER A.** ; *JCP* 2006, I, 109, n° 16, obs. **SUDRE F.** ; CEDH, 23 juill. 2009, *Joubert c/ Portugal*, req. n° 30345/05, *Procédures* 2009, comm. 315, obs. **FRICERO N.** ; CEDH, 24 sept. 2013, *De Luca c/ Italie*, n° 43870/04 ; CEDH, 24 sept. 2013, *Pennino c/ Italie*, n° 43892/04.

préjudice corporel économique résultant du dommage corporel subi par la victime. Une interprétation étendue de l'atteinte à la personne réparable est donc privilégiée au détriment d'une interprétation restrictive de dommage aux biens. Faut-il alors y voir une certaine volonté d'indemniser favorablement le préjudice corporel économique subi par la victime d'un accident corporel de la circulation.

Au final, l'exclusion de l'interprétation autonome de la notion de bien se justifie à l'aune de la définition nationale du dommage corporel. Analyser différemment cette notion aurait pour effet de vider en partie le contenu de la notion de dommage corporel dès lors que seuls seraient pris en considération les préjudices corporels extrapatrimoniaux. L'étude de ces derniers préjudices constituant l'autre aspect de l'atteinte à la personne est par ailleurs incontournable, participant de son acception et plus particulièrement de l'étendue du concept de dommage corporel.

2. L'aspect moral des répercussions réparables

70. La détermination du préjudice corporel non-économique : essai d'une définition.

Il est particulièrement intéressant de s'attarder davantage sur la nature non-économique de ces préjudices car leur considération influe fondamentalement sur l'étendue du contenu de la notion d'atteintes à la personne.

Sur le fondement des articles 3 et 4 de la loi de 1985, la victime peut obtenir réparation de ses souffrances physiques mais aussi des souffrances morales du fait de l'atteinte corporelle subie³⁷⁸. La victime directe de l'atteinte à son intégrité physique a effectivement le droit d'obtenir l'indemnisation de toutes « *souffrances physiques ou morales [qu'elle] a ressenties ou ressent par suite d'atteintes à sa santé ou à l'intégrité de sa personne physique, à l'exclusion des conséquences pécuniaires qui ont pu en résulter (...).* »³⁷⁹. Cette ancienne définition se rapproche nettement de celle proposée par les projets européens de réforme de la responsabilité civile – le *Principles of European Tort Law* (PETL) ainsi que le *Draft Common Frame of Reference* (DCFR) – comme « *correspond(ant) à la souffrance de la victime ou à la détérioration de sa santé physique ou mentale* »³⁸⁰. Aussi, la souffrance de la victime serait « *l'expression d'une détresse, d'une angoisse, d'un état dépressif consécutif aux lésions*

³⁷⁸ Ces souffrances morales sont expressément visées par l'art. 31 de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985.

³⁷⁹ GIVORD F., *La réparation du préjudice moral*, 1938, Grenoble Imprimerie Boissy & Colomb, Faculté de Droit de l'Université de Grenoble, 293 p., spéc. p. 73, n° 45.

³⁸⁰ Article 10 : 301 (3) relatif au préjudice extrapatrimonial.

corporelles ou encore de la conscience de la gravité et du caractère irréversible des atteintes physiques »³⁸¹. Toute souffrance morale, psychique ou physique serait dès lors constitutive d'une atteinte aux sentiments de la personne susceptible de contenir un préjudice moral³⁸².

Ce préjudice est cependant très largement entendu, à tel point qu'il est impossible d'en donner une conception unanime : « *il peut être une atteinte aux sentiments mais pas seulement, il peut être une atteinte au bien-être mais pas toujours, il peut être une atteinte à un intérêt extrapatrimonial mais pas uniquement* »³⁸³. Un auteur fait état d'un malaise entourant ce préjudice qui serait en réalité « *quasi impalpable* »³⁸⁴. Cet auteur fonde ses dires en dénonçant les nombreuses dénominations qui lui sont attribuées – préjudice immatériel, préjudice extrapatrimonial, préjudice non-économique et personnel – les définitions multiples qui sont affirmées – « *atteinte au bien-être la victime* »³⁸⁵, « *lésion d'un intérêt extrapatrimonial* »³⁸⁶, « *préjudice qui ne porte pas atteinte au patrimoine* »³⁸⁷ – ainsi que son caractère polymorphe, « *en ce qu'il peut trouver sa source dans un dommage corporel* »³⁸⁸ ou exister à l'état pur³⁸⁹. L'auteur propose ainsi de retenir que l'atteinte aux sentiments soit le siège d'un préjudice moral, cette atteinte étant la seule à participer de l'essence de ce préjudice³⁹⁰. Or, cette définition ne rend pas suffisamment compte de la difficulté d'évaluation de l'atteinte à ce sentiment de souffrance, précisément car un tel préjudice peut se décliner à l'infini³⁹¹.

71. La dimension délicate du préjudice corporel non-économique réparable. L'étendue du champ d'application de l'atteinte à la personne se justifie principalement par la prise en considération de l'ensemble des chefs de préjudices corporels extrapatrimoniaux réparables. Ce champ ne cesse d'ailleurs de s'élargir eu égard à leur prolifération. En effet, le préjudice moral « *ressemble actuellement à une mosaïque dont les fragments continuent de se multiplier au gré*

³⁸¹ VINEY G., JOURDAIN P., CARVAL S. (dir. GHESTIN J.), *Traité de droit civil. Les conditions de la responsabilité, op.cit.*, spéc. p. 78, n° 264.

³⁸² En ce sens : SABARD O., « Le préjudice moral », in *Hommage en l'honneur de Grégoire Forest*, 2014, Dalloz, Thèmes et commentaires pp. 247-260, spéc. p. 251.

³⁸³ *Ibid.*, spéc. p. 253.

³⁸⁴ *Ibid.*

³⁸⁵ CADIET L., *Le préjudice d'agrément*, Thèse Poitiers, 1983, 682 p., spéc. p. 388, n° 343.

³⁸⁶ KAYSER P., « Remarques sur l'indemnisation du dommage moral dans le droit contemporain », *art.cit.*, spéc. p. 414, n° 4.

³⁸⁷ FLOUR J., AUBERT J.-L., SAVAUX É., *op.cit.*, spéc. p. 168, n° 139.

³⁸⁸ LAMBERT-FAIVRE Y., « Le dommage corporel entre l'être et l'avoir », *RCA* 1997, chr. 31.

³⁸⁹ SABARD O., « Le préjudice moral », *art.cit.*, spéc. p. 247.

³⁹⁰ *Ibid.*

³⁹¹ En ce sens : BORGHETTI J.-S., « Les intérêts protégés et l'étendue des préjudices réparables en droit de la responsabilité civile », in *Liber amicorum, Études offertes à Geneviève Viney*, 2008, LGDJ, Mélanges, pp. 145- 171, spéc. p. 165.

de l'imagination des plaideurs »³⁹². Les juridictions françaises découvrent continuellement « une constellation de chefs de préjudices et en dégagent sans cesse de nouveaux, tantôt par scissiparité tantôt par innovation »³⁹³. Cela participe nécessairement à l'incertitude relative à la détermination du préjudice moral. C'est notamment pour cette raison que s'est manifesté le besoin d'une nomenclature en droit du dommage corporel, de sorte de pallier les multiples imperfections de l'évaluation des préjudices extrapatrimoniaux.

Dans l'objectif de faciliter notamment l'évaluation des préjudices et de parer au désordre du droit à l'indemnisation, le groupe de travail chargé d'élaborer la nomenclature Dintilhac a procédé au découpage de l'indemnisation des incidences extrapatrimoniales du dommage corporel. Cela eut notamment pour conséquence d'affirmer une conception « très éclatée du préjudice moral »³⁹⁴. Cet outil serait en effet à l'origine d'un émiettement des postes de préjudices réparables³⁹⁵, plus précisément d'un morcellement du préjudice moral, signe d'un droit à réparation du dommage corporel à la dérive³⁹⁶. Un risque de chevauchement pourrait alors émerger entre les préjudices extrapatrimoniaux visés par ladite nomenclature, au point de créer éventuellement une indemnisation en doublon³⁹⁷. De manière consubstantielle, cet outil méthodologique serait alors attentatoire au principe de réparation intégrale du dommage corporel puisque la victime se trouverait enrichie et non replacée dans la situation dans laquelle elle se trouvait antérieurement à l'évènement dommageable subi. À l'inverse, la nomenclature pourrait être un frein à un tel principe dès lors qu'elle n'énonce pas tous les préjudices extrapatrimoniaux qui peuvent être réparables. Il est à craindre que les juges ne prennent en compte que ces préjudices et non ceux qui n'y figurent pas. Bien que le principe de réparation intégrale contribue, à l'excès, à assimiler à chaque désagrément un préjudice afin que la victime soit bel et bien rétablie dans sa situation antérieure, il est clairement précisé que cette nomenclature n'est que limitative. En outre, une indemnisation multiple du même préjudice

³⁹² **KNETSCH J.**, « La désintégration du préjudice moral », *D.* 2015, chr. n° 8, p. 443, spéc. p. 1.

³⁹³ **LEDUC F.**, « Synthèse des travaux du GRERCA », in Recueil des travaux du Groupe de Recherche Européen sur la Responsabilité Civile et l'Assurance (GRERCA), *Le droit français de la responsabilité civile confronté aux projets européens d'harmonisation*, 2012, IRJS, Bibliothèque de l'Institut de recherche juridique de la Sorbonne-André Tunc, pp. 899- 907, spéc. p. 901.

³⁹⁴ **KNETSCH J.**, « La désintégration du préjudice moral », *art.cit.*, spéc. p. 444.

³⁹⁵ En ce sens : **LE TOURNEAU PH.** (dir.), *Droit de la responsabilité et des contrats. Régimes d'indemnisation*, *op.cit.*, spéc. p. 633, n° 2125.92.

³⁹⁶ **KNETSCH J.**, « La désintégration du préjudice moral », *art.cit.*, p. 443.

³⁹⁷ V. à titre d'illustration sur le chevauchement entre le déficit fonctionnel et le préjudice spécifique de contamination : Cass. 2^e civ., 28 mai 2009, n° 08-13.310 : *Bull. civ.* II, n° 128 : « le déficit fonctionnel s'entend des troubles ressentis par la victime dans ses conditions d'existence personnelles, familiales et sociales » ; *RTD civ.* 2009, p. 534, obs. **JOURDAIN P.** ; Cass. 2^e civ., 24 sept. 2009, n° 08-17.241 : *Bull. civ.* II, n° 226 : « le préjudice spécifique de contamination englobe les perturbations de la vie sociale, familiale et sexuelle », *RTD civ.* 2010, p. 117, obs. **JOURDAIN P.** V. aussi : **LE TOURNEAU PH.** (dir.), *Droit de la responsabilité et des contrats. Régimes d'indemnisation*, *op.cit.*, spéc. p. 582, n° 2125.92.

pourrait notamment être source d'une augmentation du coût de la réparation à la charge des compagnies d'assurances et par conséquent, à l'origine de l'augmentation des primes d'assurance des assurés³⁹⁸. Ce dernier aspect ne saurait être négligeable dans le domaine des accidents de la circulation. Les critiques relatives à l'existence de la nomenclature Dintilhac sont patentées. Cependant, il faut saluer le fait que celle-ci « *fournit aux professionnels de l'indemnisation un listing-guide de l'indemnisation qui est un instrument d'homogénéité des décisions. En outre, elle donne une cohérence au droit de l'indemnisation en évitant une atomisation indéfinie de postes de préjudices, ingérable en droit.* »³⁹⁹. Cet outil est encore un outil de perfectionnement des méthodes d'évaluation du dommage corporel dont le droit ne peut en réalité plus se passer. Dès lors, énumérés ou non dans cette nomenclature, il demeure alors opportun d'exposer d'une manière concise et nécessairement incomplète – eu égard à l'extensibilité prétorienne des chefs de préjudices réparables – les préjudices corporels non-économiques réparables de la victime d'atteinte à la personne.

72. La prise en compte de préjudices corporels non-économiques temporaires. La réparation de l'atteinte à l'intégrité physique englobe en premier les préjudices extrapatrimoniaux temporaires. Sont qualifiés comme tels quatre postes de préjudice. Le déficit fonctionnel, entendu largement comme « *l'atteinte objective à l'intégrité physique* »⁴⁰⁰, le *pretium doloris*, comprenant toutes les souffrances physiques et psychiques endurées avant la consolidation du dommage, les troubles associés durant la maladie traumatique, ainsi que le préjudice esthétique, lequel s'entend « *non seulement des atteintes physiques, mais aussi de tous les éléments de nature à altérer l'apparence de la victime (nécessité de se présenter alité ou en fauteuil roulant, troubles comportementaux, etc.)* »⁴⁰¹.

³⁹⁸ En ce sens : FLOUR J., AUBERT J.-L., SAVAUX É., *op.cit.*, spéc. p. 84, n° 74 ; KNETSCH J., « La désintégration du préjudice moral », *art.cit.*, p. 443.

³⁹⁹ LAMBERT-FAIVRE Y. (dir.), *Rapport du Conseil national de l'aide aux victimes sur l'indemnisation du dommage corporel*, juin 2003, cité Rapport Lambert-Faivre, spéc. p. 12, [en ligne] : www.justice.gouv.fr/publicat/syntheseindemcorp.pdf.

⁴⁰⁰ Cass. Ass. Plén., 19 déc. 2003, n° 02-14.783 : *Bull. A.P.*, n° 8, *JCP* 2004, II, 10008, note JOURDAIN P et I., 163, obs. VINEY G. ; *D.* 2004, p. 161, note LAMBERT-FAIVRE Y. ; *RCA* 2004, chr. n° 9 par GROUDEL H. ; *RTD civ.* 2004, p. 300, obs. JOURDAIN P. ; VINEY G., JOURDAIN P., CARVAL S. (dir. GHESTIN J.), *op.cit.*, spéc. p. 75, n° 262.

⁴⁰¹ Rapport LAMBERT-FAIVRE Y., « L'indemnisation du dommage corporel », *art.cit.*, spéc. p. 25, [en ligne] : www.justice.gouv.fr/publicat/syntheseindemcorp.pdf. V. aussi : LAMBERT-FAIVRE Y., PORCHY-SIMON S., *op.cit.*, spéc. p. 124, n° 137 ; VINEY G., JOURDAIN P., CARVAL S. (dir. GHESTIN J.), *op.cit.*, spéc. p. 79, n° 265- 1.

73. La considération de préjudices corporels non-économiques permanents. Font également l'objet d'un droit à indemnisation sur le fondement de l'article 3 de la loi de 1985, les préjudices moraux permanents. Cela englobe le préjudice d'agrément, lequel vise à réparer la perte de la qualité de vie et les troubles dans les conditions d'existence que la victime rencontre au quotidien, sa perte d'autonomie personnelle dans ses activités journalières ainsi que sa gêne ou son impossibilité de pratiquer régulièrement une activité sportive ou de loisir. Un tel préjudice se distingue du déficit fonctionnel permanent⁴⁰², indemnisé une fois de plus, de même que le préjudice esthétique ainsi que le *pretium doloris*. La réparation inclut notamment le préjudice sexuel touchant la morphologie de la personne, l'acte sexuel ou encore l'impossibilité ou la difficulté que la personne a à procréer⁴⁰³. L'indemnisation permet également de considérer le préjudice d'établissement. Ce dernier consiste en la perte d'espoir, de chance ou de toute possibilité de réaliser un projet de vie familiale en raison de la gravité du handicap permanent dont souffre la victime, mais aussi les préjudices exceptionnels, dits atypiques, directement liés aux handicaps permanents dont reste atteinte la victime après la consolidation de l'atteinte corporelle.

74. L'identification de préjudices à caractère personnel évolutifs. Enfin, la victime aura droit à réparation des préjudices à caractère personnel évolutifs liés à des pathologies évolutives comme celle du VIH ou de l'hépatite C⁴⁰⁴ ou encore celle relative aux maladies susceptibles d'évoluer et dont le risque d'évolution constitue en lui-même un chef de préjudice distinct qui doit être indemnisé en tant que tel. Le contenu de ce poste de préjudice étant insuffisamment défini, la jurisprudence considère par exemple que le préjudice spécifique de contamination,

⁴⁰² Cass. crim., 16 nov. 2010, n° 09-87.211, *Inédit* ; *RCA* 2011, comm. 42.

⁴⁰³ Pour exemples : Cass. 2^e civ., 29 mars 2018, n° 17-15.260 : *Bull. civ.* II, n° 66, *D. actu.* 30 avril 2018, obs. HACENE A. ; *RCA* 2018, comm. 164, comm. GROUDEL H. ; Cass. 2^e civ., 6 févr. 2020, n° 18-24.761, *Inédit* ; *Gaz. Pal.* 2020, n° 17, p. 63, obs. BERNFELD C.

⁴⁰⁴ Sur le lien de causalité retenu concernant une contamination par le virus du SIDA : CA Paris, 7 juill. 1989. En l'espèce, il a été jugé que la contamination par le virus du SIDA à la suite d'une transfusion lors d'une intervention chirurgicale faisait suite à un accident de la circulation et qu'à ce titre, la responsabilité de l'auteur de l'accident avait pu être recherchée : *Gaz. pal.* 1989, 2, 752, concl. PICHOT Ph. ; Cass. 1^{ère} civ., 17 févr. 1993, n° 91-17.458 : *Bull. civ.* I, n° 80, *JCP* 1994, II, 22226, note DORSNER-DOLIVET M.-A. ; *Gaz. pal.* 1994, 1, 82, note MEMMI F. ; *RTD civ.* 1993, p. 598, obs. JOURDAIN P. En l'espèce, le lien de causalité a été retenu entre l'accident de la circulation dans lequel un hémophile a été blessé et la contamination de celui-ci par le virus du SIDA, conséquence des transfusions massives reçues après l'accident : Cass. 1^{ère} civ., 2 juill. 2002, n° 00-15.848 : *Bull. civ.* I, n° 182, *D.* 2002, IR 2517. En l'espèce, la Cour de cassation a jugé d'un partage de responsabilité entre le centre de transfusion sanguine et les responsables de l'accident de la circulation.

Sur le lien de causalité retenu s'agissant d'une contamination par l'hépatite C : Cass. 1^{ère} civ., 4 déc. 2001, n° 99-19.197 : *Bull. civ.* I, n° 310, *D.* 2002, p. 3044, note LAMBERTYE-AUTRAND M.-C. ; *JCP* 2002, II, 10198, note GOUT O. ; *RCA* 2002, n° 126, note GROUDEL H. ; *Gaz. pal.* 2002, 394, note CASEAU-ROCHE C. ; *RTD civ.* 2002, p. 308, obs. JOURDAIN P. ; Cass. 2^e civ., 17 avril 2008, n° 07-16.824 : *Bull. civ.* II, n° 95.

dont le contenu est lui-même très hétérogène, est réparable⁴⁰⁵. De même, le préjudice de mort imminente qui consiste en l'angoisse liée à la perspective d'une mort prochaine due à la maladie est réparable⁴⁰⁶.

75. Une considération timide étendue aux dommages causés aux « fournitures et appareils délivrés sur prescription médicale ». L'existence de préjudices corporels extrapatrimoniaux réparables demeure moins légitime que celle des préjudices de nature patrimoniale, en tout cas difficilement justifiable. Un auteur dresse une liste minimaliste de divers préjudices revêtant une telle nature et sujets à une réparation éventuelle. Les classifiant selon leur caractère temporaire ou permanent, il affirme qu'un déficit temporaire pourrait être réparable contrairement au déficit permanent qui ne pourrait être invoqué. En effet, en réalité, il semble « *que celui qui perd, dans un accident, sa jambe artificielle ne va pas subir une nouvelle incapacité permanente [d'autant plus qu'en raison du progrès et du perfectionnement constant des prothèses] la réparation de l'accident pourra être pour la victime l'occasion d'avoir de nouveaux instruments plus confortables* »⁴⁰⁷. La victime pourrait au surplus réclamer l'indemnisation d'un préjudice esthétique temporaire dès lors qu'elle serait contrainte par exemple « *de porter, en attendant mieux, une paire de lunettes rafistolée avec du fil de fer et dont l'un des verres est brisé* »⁴⁰⁸. Enfin, et seulement dans le cas où la prothèse serait sensitive du fait de l'avènement des prothèses bioniques, un *pretium doloris* pourrait exister et être réparable⁴⁰⁹.

76. Une réparation élargie. En définitive, l'énumération de l'ensemble des préjudices précités permet d'appréhender la dimension morale de l'atteinte à la personne. Celle-ci apparaît

⁴⁰⁵ La définition jurisprudentielle retenue est basée sur celle donnée par le Fonds d'indemnisation *ad hoc* des transfusés et des hémophiles (Fonds créé par la loi n° 91-1406 du 31 déc. 1991 et remplacé par l'Office National d'Indemnisation des Accidents Médicaux, dit *ONIAM*, créé en 2004 par la loi n° 2004-806 relative à la santé publique). V. : Cass. 2^e civ., 2 avr. 1996, n° 94-15.676 : *Bull. civ.* II, n° 88 : « *le préjudice spécifique de contamination comprend l'ensemble des préjudices de caractères personnels subis tant physiques que psychiques et résultant, notamment de la réduction de l'espérance de vie, des perturbations de la vie sociale, familiale et sexuelle ainsi que des souffrances et de leur crainte, du préjudice esthétique et d'agrément ainsi que de toutes les affections opportunistes consécutives à la déclaration de la maladie* » : *JCP* 1996, I, 3985, obs. VINEY G. V. aussi : Cass. 2^e civ., 1^{er} févr. 1995, n° 94-06.006 : *Bull. civ.* II, n° 42, *JCP* 1995, I, 3893, obs. VINEY G. ; *RTD civ.* 1995, p. 627, obs. JOURDAIN P. ; Cass. 1^{ère} civ., 1^{er} avr. 2003, n° 01-00.575 : *Bull. civ.* I, n° 95, *JCP* 2004, I, 101, n° 6, obs. VINEY G. ; *RTD civ.* 2003, p. 506, obs. JOURDAIN P. V. encore : **GROUTEL H.**, « Contamination par transfusion et accident de la circulation : l'épilogue », *RCA* 2006, étude 13, p. 10 ; **CHABAS F.**, « La notion de préjudice de contamination », *RCA* 1998, n° spéc., p. 20 ; **PORCHY-SIMON S.**, « Connaissance par la victime de la nature de son affection et indemnisation du préjudice spécifique de contamination », *D.* 2013, p. 346.

⁴⁰⁶ Cass. crim., 23 oct. 2012, n° 11-83.770 : *Bull. crim.*, n° 225, *RCA* janv. 2013, comm. n° 2.

⁴⁰⁷ **LABBÉE X.**, « Le cyborg accidenté de la route », *art.cit.*, n° 024.

⁴⁰⁸ *Ibid.*

⁴⁰⁹ *Ibid.*

comme non négligeable au regard de la protection supérieure que la loi offre à la victime d'une atteinte à la personne. Cette dimension confère à l'atteinte à la personne et donc au dommage corporel un champ d'application étendu, lequel témoigne certainement de la supériorité de l'atteinte à la personne sur celle d'un bien. En effet, une telle prééminence s'explique en réalité par la nature du dommage corporel qui connaît un contenu largement appréhendé. Si le dommage corporel justifie l'indemnisation de préjudices moraux, il n'en est effectivement pas de même du dommage aux biens dont le champ d'application est bien plus restreint⁴¹⁰, excluant en principe l'indemnisation de ce type de préjudices⁴¹¹.

En tout état de cause, l'atteinte à la personne, c'est-à-dire le dommage corporel, n'emporte pas uniquement des conséquences patrimoniales et extrapatrimoniales à l'égard de la victime l'ayant personnellement subi. Le domaine de réparation concerne tant les répercussions directement subies par la victime principale accidentée que les conséquences indirectes de l'accident corporel de la circulation à l'égard de tiers nommés, victimes indirectes.

§2. Les répercussions étendues de l'atteinte aux victimes indirectes

77. Sur le fondement de la loi du 5 juillet 1985, le domaine de l'atteinte à la personne réparable s'étend aux préjudices réfléchis subis par des tiers. Plus précisément, le préjudice subi par eux du fait de la réalisation du dommage corporel causé à la victime directe est réparable sur le fondement de l'article 6 la loi de 1985⁴¹² et non sur celui de l'article 3. La formulation de « *préjudice subi par un tiers* » en l'article 6 est d'ailleurs vaste. C'est pourquoi il demeure essentiel de déterminer ce que recouvre la notion de « tiers » pouvant se prévaloir d'un tel préjudice (A). De ce constat résultera une identification restreinte des préjudices réfléchis que

⁴¹⁰ La notion de « dommages aux biens » doit s'entendre uniquement de l'« atteinte aux biens matériels de la personne victime ». V. entre autres : **LEGEAIS R.**, *Circulation routière. L'indemnisation des victimes d'accidents. Commentaire de la loi du 5 juillet 1985 et des textes qui l'ont complétée*, 1986, Sirey, coll. Sirey, 248 p., spéc. p. 68, n° 128.

⁴¹¹ Les projets européens de réforme de la responsabilité civile – le *Principles of European Tort Law* (PETL) et le *Draft Common Frame of Reference* (DCFR) – consolident la distinction existante entre l'atteinte à la personne et l'atteinte à un bien compte tenu de l'étendue de leur champ d'application, conformément à l'article 10:301 relatif au préjudice extrapatrimonial : « *selon l'étendue de sa protection (art. 2 :102), la violation d'un intérêt peut justifier la compensation d'un dommage extrapatrimonial. Il s'agit notamment des cas où la victime a souffert d'un préjudice corporel ou encore d'une atteinte à la dignité humaine, à la liberté ou à d'autres droits de la personnalité. Un préjudice extrapatrimonial peut également ouvrir droit à compensation aux proches d'une victime ayant subi une atteinte mortelle ou non mortelle mais très sérieuse* ». Il peut d'emblée être remarqué l'absence de reconnaissance de préjudice moral en cas d'atteinte aux biens d'une victime.

⁴¹² Art. 6, loi n° 85-677 du 5 juill. 1985 : « *le préjudice subi par un tiers du fait des dommages causés à la victime directe d'un accident de la circulation est réparé (...)* ».

ces tiers subissent (**B**). Cette analyse est nécessaire dans la mesure où elle permet d'appréhender *lato sensu* la protection du dommage corporel réparable.

A. L'identification large des tiers subissant un préjudice réfléchi

78. Le cercle élargi des personnes physiques. De manière générale, en dehors du champ d'application de la loi de 1985, longtemps fut débattue en jurisprudence la qualité des personnes pouvant se prévaloir de la réparation d'un préjudice par ricochet. Si les critères rigides de sélection qui pouvaient être exigés auparavant étaient plutôt cohérents à l'aune du droit anciennement applicable⁴¹³, l'arrêt *Dangereux* de 1970⁴¹⁴ mit fin au débat persistant des magistrats.

Depuis cette décision, l'exigence d'un lien quelconque de droit entre la victime directe et par ricochet est supprimé. Le cercle des victimes pouvant demander réparation d'un préjudice réfléchi s'est ainsi considérablement élargi⁴¹⁵. Leur qualité à agir reste toutefois encore subordonnée à la réunion des critères originellement exigés en droit commun pour invoquer un préjudice réparable : personnel et direct, certain⁴¹⁶ et licite.

En droit positif, notamment sur le fondement de la loi Badinter, toute personne humaine, tels que descendants, ascendants, concubins, conjoints, proches, créanciers et cocontractants⁴¹⁷ bénéficient du droit à indemnisation de leur préjudice autonome réfléchi⁴¹⁸ du fait d'une lésion

⁴¹³ Anciens critères jurisprudentiels : l'existence d'un lien de parenté ou d'alliance afin d'évincer les tiers, v. : Ch. Req., 2 févr. 1931, *DP* 1931. 1. 38, rapport PILON M. V. aussi les différents arrêts postérieurs rendus, ainsi que l'analyse qui en est faite par M. Dupichot, pp. 201 et s., n° 187 à 212, n° 194, in **DUPICHOT J.**, *Des préjudices réfléchis nés de l'atteinte à la vie ou à l'intégrité corporelle*, préf. Jacques Flour, 1969, LGDJ, Bibliothèque de droit privé, 312 p. V. enfin l'ancien critère jurisprudentiel : la lésion d'un intérêt légitime juridiquement protégé pour écarter la concubine, ou encore la preuve d'un droit préexistant à une créance alimentaire : Crim., 3 févr. 1937 (trois arrêts) ; Civ., 27 juill. 1937, *DP* 1938. 5, note SAVATIER R. *Adde* : **MAZEAUD H.**, « La lésion d'un intérêt juridiquement protégé, condition de la responsabilité civile », *D.* 1954, chr. p. 36 ; **GOMAA N.**, « La réparation du dommage et l'exigence d'un intérêt légitime juridiquement protégé », *D.* 1970, chr. p. 145.

⁴¹⁴ Cass. Ch. Mixte, 27 févr. 1970, *JCP* 1970, II, 16305, concl. LINDON R., note PHARLANGE P.

⁴¹⁵ Dorénavant, l'action est ouverte à toutes les personnes ayant subi un préjudice, même moral, en raison de l'accident. V. en ce sens sur l'ensemble des proches pouvant invoquer un préjudice réfléchi en raison de l'accident subi par la victime directe : **VINEY G.**, **JOURDAIN P.**, **CARVAL S.** (dir. GHESTIN J.), *Traité de droit civil, Les conditions de la responsabilité, op.cit.*, spéc. pp. 212 à 221, n° 309 à 315.

⁴¹⁶ Sur l'absence de certitude du préjudice par ricochet subi en raison d'un accident : Cass. 2^e civ., 22 févr. 1989, n° 87-12.619 : *Bull. civ.* II, n° 46, p. 23. En l'espèce, le mari étant mort lors d'une collision entre un camion et une pelleuse, la veuve demandait réparation de son préjudice. La Cour jugea toutefois que l'existence du préjudice n'était pas avérée car demeurait l'incertitude quant à la chance d'obtenir l'exécution du devoir de secours entre époux.

⁴¹⁷ **MAZEAUD H.**, **MAZEAUD L.**, **TUNC A.**, *Traité théorique et pratique de la responsabilité civile*, t. I, 6^e éd., 1965, Montchrestien, Anthologie du droit, 936 p., spéc. p. 189, n° 277-6 : « *il faut cependant être prudent en la matière. Rares sont les personnes réellement irremplaçables* ». Les auteurs prennent pour exemple l'employeur qui perd un joueur, un artiste ou un ingénieur.

⁴¹⁸ V. à ce propos : **DUPICHOT J.**, *op.cit.* ; **LAMBERT-FAIVRE Y.**, *De la responsabilité encourue envers les personnes autres que la victime initiale : le problème dit du « dommage par ricochet »*, Thèse dactyl., Lyon 1959, 371 p.

au droit à l'intégrité physique de la victime première de l'accident de la circulation. Cependant, certaines de ces personnes humaines sont assurément exclues du bénéfice d'un tel droit sur le fondement de l'article 6 de la loi précitée. En effet, la nature subrogatoire, tant du recours des tiers payeurs que de l'action exercée par l'assureur du dommage de la victime d'un accident de la circulation, exclut ces derniers du bénéfice de l'article 6 de cette loi⁴¹⁹. À cette exclusion pourrait par ailleurs s'ajouter celle relative aux victimes par ricochet qui ne feraient pas partie du cercle très restreint des proches de la victime immédiate⁴²⁰. Cela reviendrait à tenir compte de la nature de certains préjudices qui, par leur nature, opèrent déjà une sorte de sélection entre ces derniers.

En somme, l'interprétation de la notion de « tiers » énoncée à l'article 6 de la loi Badinter est particulièrement vaste. Nombreuses sont les personnes physiques entrant dans la catégorie des victimes par ricochet pouvant se prévaloir de la réparation d'un tel préjudice réfléchi. En employant cette notion de « tiers », la volonté du législateur n'est autre que celle d'indemniser largement l'ensemble des victimes subissant les répercussions morales et/ou financières de la réalisation du dommage corporel de la victime directe de l'accident de la circulation. Cela s'avère d'autant plus exact eu égard à l'hypothèse de l'enfant non encore né subissant l'accident corporel de la circulation.

79. L'application légitime de l'article 6 de la loi de 1985 en cas d'accident subi par l'infans conceptus mort après être né vivant. L'hypothèse où l'enfant meurt, après être né vivant et viable, des suites de l'accident corporel de la circulation subi par la mère, pose peu de difficultés. La vie de l'enfant est dans ce cas totalement dissociée de celle de la mère. Bien que la situation accidentelle à l'origine du dommage se soit réalisée avant la naissance du fœtus, seule la date de consolidation du dommage l'emporte. Autrement dit, seule la date de l'existence de préjudices postnataux réparables résultant du dommage subi par le fœtus *in utero* compte. Dans la mesure où l'enfant né vivant a vécu un laps de temps avant son décès, il a pu acquérir la personnalité juridique et donc le statut de personne physique. Le tiers subissant un préjudice réparable du fait de l'accident mortel de la circulation subi par le fœtus a donc bel et bien la qualité de victime par ricochet et pourra ainsi invoquer les préjudices subis résultant de l'atteinte

⁴¹⁹ BRUN PH., *op.cit.*, spéc. p. 155, n° 227.

⁴²⁰ BORGHETTI J.-S., « Les intérêts protégés et l'étendue des préjudices réparables en droit de la responsabilité civile », in *Liber amicorum, Études offertes à Geneviève Viney*, 2008, LGDJ, Mélanges, pp. 145-171, spéc. pp. 169-170 ; LE TOURNEAU PH. (dir.), *Droit de la responsabilité et des contrats. Régimes d'indemnisation*, *op.cit.*, spéc. p. 2520, n° 6213.151 ; VINEY G., JOURDAIN P., CARVAL S. (dir. GHESTIN J.), *Traité de droit civil. Les conditions de la responsabilité*, *op.cit.*, spéc. p. 95, n° 269.

à la vie propre de l'enfant né, victime principale. Le fondement de son droit à indemnisation sera indéniablement l'article 6 de la loi de 1985. En ce sens, aucune hésitation ne peut apparaître quant à l'application potentielle de l'article 5 de cette loi étant donné que le fœtus n'est plus dans ce cas de figure un bien vivant mais une personne victime directe.

80. L'application justifiable de l'article 6 de la loi de 1985 en cas d'accident subi par l'*infans conceptus mort-né*. Lorsque l'enfant meurt accidentellement *in utero* du fait d'un accident de la circulation, la question se pose de savoir s'il entre dans la catégorie des dommages aux biens en tant que bien vivant ou dans celle des atteintes à la personne dès lors qu'il serait traité comme une personne par nature. De la qualification retenue dépend l'attribution de la qualité de victime directe ou indirecte des personnes qui souhaitent la réparation d'un préjudice du fait de l'accident mortel du fœtus et par conséquent l'application, soit de l'article 5, soit de l'article 6 de la loi du 5 juillet 1985.

Partant du postulat que l'enfant mort *in utero* entre juridiquement dans la catégorie des biens à défaut d'être une personne, l'indemnisation relative au dommage qui lui serait occasionné du fait d'un accident corporel de la circulation subi par la mère devrait, en théorie, avoir lieu selon les règles du régime d'indemnisation des dommages aux biens édictées à l'article 5 de la loi de 1985. À cet égard, les proches souffrant de préjudices réparables résultant de la mort accidentelle *in utero* du fœtus seraient uniquement qualifiés de victimes directes et non de victimes par ricochet. Affirmer ceci revient à considérer que les préjudices réparables dont souffrent la victime résultent d'un dommage à un bien lui appartenant. Or, il n'existe pas de lien d'appartenance, notamment de propriété, envers le fœtus. Seul le rattachement physique indissociable du corps de la mère est à prendre en considération. Comme l'affirme un auteur, « *le corps de l'enfant conçu est, pendant la période de la conception, attaché au corps de sa mère, qu'il est indissociablement lié à celui-ci* », il n'est pas la « *pars viscerum matris* » mais la « *pars mulieris* », c'est-à-dire un morceau du corps même de la femme, et non un de ses éléments⁴²¹. Dans l'hypothèse d'un accident corporel de la circulation, mortel ou non, le fœtus doit donc uniquement être perçu comme une personne par nature.

Toujours est-il que la vie de l'*infans conceptus* ne peut être assimilée à celle de la mère. Affirmer le contraire reviendrait à affirmer que l'être humain et la personne humaine ne font qu'un. C'est ce que désapprouve une majeure partie de la doctrine, et notamment, Madame Irma Arnoux, lorsqu'elle affirme qu'un être humain, plus précisément un enfant *in utero*, est

⁴²¹ LABBÉE X., *op.cit.*, spéc. p. 262.

un être autonome, un tout vivant, dont la vie biologique se distingue de son géniteur, la personne humaine⁴²². Assimiler ces deux êtres aurait pour effet de considérer le fœtus comme une personne physique par extension. Il emprunterait ainsi la personnalité juridique de la mère, et plus précisément ces droits acquis, notamment celui de la vie. Or, un tel raisonnement ne peut être reconnu par le droit, même s'il est certain que la vie du fœtus est, dans certains cas, intimement liée à la mère⁴²³. La distinction entre cet être humain et la personne humaine de la mère est évidente. Les deux notions se ne confondent pas et il n'y a pas lieu de le faire puisque ces deux individus disposent d'une identité propre. Si l'enfant meurt accidentellement *in utero*, la mère, quant à elle, peut survivre. L'atteinte à la vie du fœtus est donc indépendante de celle de la mère.

Dès lors, à l'instar des propos tenus par Monsieur le Professeur Laurent Neyret, « à défaut de préjudice personnel de l'enfant à naître du fait de sa mort causée par un tiers, seule la réparation civile des dommages causés aux proches reste envisageable »⁴²⁴. Or, en admettant la réparation des préjudices par ricochet des proches de l'*infans conceptus*, cela ne participerait-il pas à reconnaître au fœtus la qualité de victime ? Comme l'affirme Monsieur le Professeur Frédéric Sudre « admettre l'existence d'une victime indirecte suppose, normalement, l'existence d'une victime directe »⁴²⁵. En cela, le fait de reconnaître un droit à indemnisation relatif aux conséquences dommageables de la mort accidentelle du fœtus aux proches, ayant la qualité de victimes par ricochet, va pertinemment dans le sens d'une acception civiliste de la qualité de victime à l'enfant à naître, indépendamment de l'acquisition de la personnalité juridique. En somme, se rallier à cette vision met définitivement fin à l'hésitation des fondements sur lesquels l'indemnisation doit être octroyée. L'article 5 de la loi Badinter peut alors être définitivement écarté car véritablement inadapté au regard de la nature spécifique ainsi que de la qualité exceptionnelle de victime directe du fœtus.

Au final, conformément à l'esprit de la loi Badinter, les préjudices nés d'une atteinte à la vie du fœtus, laquelle résulte d'un dommage corporel subi par la mère, doivent uniquement faire l'objet d'une indemnisation sur le fondement de l'article 6. Cela a alors pour conséquence de reconnaître la qualité de tiers – victimes par ricochet – aux proches de cette personne par nature décédée *in utero*.

⁴²² ARNOUX I., *op.cit.*, spéc. p. 59.

⁴²³ Sur l'assimilation du droit à la vie de la mère à celle de l'enfant à naître : CEDH, 11 oct. 2016, *Sayan c/ Turquie*, n° 81277/12 : « la vie du fœtus en question était intimement liée à [la mère] et dépendait des soins prodigués à celle-ci. Or, cette circonstance a été examinée sous l'angle de l'atteinte au droit à la vie de cette dernière ».

⁴²⁴ NEYRET L., *op.cit.*, spéc. p. 166, n° 241.

⁴²⁵ SUDRE F., « Les incertitudes du juge européen face au droit à la vie », in *Mélanges Christian Mouly*, 1998, Litec, pp. 375 à 385, spéc. p. 377.

81. L'attribution exceptionnelle de la qualité de victime par ricochet à l'*infans conceptus*. En l'absence d'atteinte à la personne de la mère, est-il possible que l'enfant conçu, rattaché physiquement au corps de la mère, ait à lui seul la qualité de victime, alors même que l'accident corporel de la circulation se serait produit avant sa naissance ? L'hypothèse concrète est celle de l'enfant conçu, n'ayant pas subi directement l'accident corporel de la circulation par l'intermédiaire de l'atteinte à la mère, mais qui serait considéré comme un tiers subissant un préjudice né d'une atteinte subie par une victime directe, autre que sa mère.

Une partie de la doctrine estime que l'*infans conceptus* peut exceptionnellement être traité comme une personne et ainsi bénéficiaire de droits reconnus à la personne physique lorsqu'il y va de son intérêt. En effet, lorsque cet être humain n'est pas encore né vivant, le droit peut lui attribuer de manière rétroactive certains effets anticipés de la personnalité juridique inhérents à la personne humaine qui ne seront toutefois effectifs que si cet enfant conçu au moment de l'accident naît par la suite vivant et viable.

Ainsi, en se référant à l'adage « *Infans conceptus pro nato habetur quoties de commodis eius agitur* »⁴²⁶, considérant l'enfant à naître comme déjà né, l'enfant simplement conçu au moment de l'accident mortel de la circulation subi par un proche peut bénéficier de droits patrimoniaux⁴²⁷. À ce titre, il lui est donc indirectement reconnu la possibilité, en vertu de ses droits-créance, de demander l'indemnisation d'un préjudice de nature patrimoniale en sa qualité de victime par ricochet. La reconnaissance de cette qualité à l'enfant conçu à travers celle de droits extrapatrimoniaux est quant à elle plus récente. Fruit d'une véritable évolution jurisprudentielle, la Haute Cour s'est toujours refusée d'admettre l'existence d'un préjudice moral d'affection réparable pour l'enfant à naître⁴²⁸. Seules les victimes indirectes déjà nées

⁴²⁶ Cette maxime signifie que « *l'enfant conçu est tenu pour né toutes les fois qu'il y va de son avantage* », in **LEFEBVRE-TEILLARD A.**, « *Infans conceptus. Existence physique et existence juridique* », Rev. Hist. de Droit Français et étranger, n° 4, oct.-déc. 1994, p. 499. V. en plus : **LALOU R.**, *Étude sur la maxime : infans conceptus pro nato habetur en droit français*, Thèse Paris, 1904, 159 p.

⁴²⁷ V. sur des applications légales spécifiques : en matière de succession : art. 725 du C. civ., issu de la loi n° 2010- 11335 du 3 déc. 2010 relative aux droits du conjoint survivant : « *pour succéder, il faut exister à l'instant de l'ouverture de la succession ou, ayant déjà été conçu, naître viable* ». V. aussi : art. 906 du C. civ. : « *pour être capable de recevoir entre vifs, il suffit d'être conçu au moment de la donation. Pour être capable de recevoir par testament, il suffit d'être conçu à l'époque du décès du testateur. Néanmoins, la donation ou le testament n'auront leur effet qu'autant que l'enfant sera né viable* ». En matière d'assurance-vie, v. : art. L. 132- 8 C. assur. qui énonce que peuvent être bénéficiaires d'une assurance vie « *les enfants nés ou à naître du contractant (...)* ».

⁴²⁸ V. Cass. 2° civ., 4 nov. 2010, n° 09-68.903 : *Bull. civ. II*, n° 177 (pas de lien de causalité entre le décès, survenu avant la naissance de l'enfant et le préjudice d'affection allégué par l'enfant), *JCP* 2011, n° 435, n° 4. Dans une tout autre situation, v. : Cass. 2° civ., 24 févr. 2005, n° 02-11.999 : *Bull. civ. II*, n° 53 (les juges avaient refusé la réparation du préjudice moral d'affection réclamé par les enfants, conçus cette fois-ci après l'accident à l'origine du handicap de leur père). *Contra.* : TGI, Niort, 17 sept. 2012, n° 11.1855 : « *en vertu de l'adage infans conceptus (...), le préjudice d'affection de ces enfants, qui grandissent aux côtés d'un père physiquement très amoindri de manière irréversible [suite à un accident de la circulation], doit être indemnisé* ».

lors de la survenance de l'évènement dommageable pouvaient en effet se prévaloir d'un tel préjudice et en demander réparation à l'aune de leur droit extrapatrimonial dont ils disposent en leur qualité de personne physique. Dorénavant, les droits accordés au fœtus ne sont plus uniquement de nature patrimoniale. La deuxième chambre civile de la Cour de cassation reconnaît qu'un enfant qui n'est pas encore né peut dorénavant prétendre à l'indemnisation de son préjudice d'affection du fait d'un parent décédé dans l'accident⁴²⁹. Position d'ailleurs suivie depuis peu par la Chambre criminelle qui énonce qu'est réparable le préjudice moral de l'enfant conçu avant sa naissance mais né après le décès accidentel de son père dans un accident de la circulation⁴³⁰. Il importe donc peu que l'*infans conceptus*, qualifié exceptionnellement de victime par ricochet, soit dépourvu au moment de l'accident corporel de la circulation de la faculté de se représenter son préjudice moral. La seule constatation objective postérieure à sa naissance suffit à admettre l'octroi d'un tel droit à indemnisation. En outre, si d'aucuns prônent la reconnaissance d'un tel droit et par conséquent l'acceptation de la qualité de victime par ricochet à un enfant qui ne serait pas encore conçu au moment de l'évènement dommageable réalisé⁴³¹, une telle suggestion ne doit être retenue dans le domaine des accidents corporels de la circulation. En effet, la notion de lien de causalité adéquate est évidemment absente entre ledit accident et le préjudice potentiel dont souffrirait après coup cet enfant qui n'est pas encore conçu.

82. En définitive, la catégorie des tiers – victimes par ricochet – d'un accident corporel de la circulation apparaît donc large. Celle-ci l'est d'autant plus qu'une personne morale peut

⁴²⁹ Cass. 2^e civ., 14 déc. 2017, n° 16-26.687 : *Bull. civ. II*, n° 235 : « dès sa naissance, l'enfant peut demander réparation du préjudice résultant du décès accidentel de son père survenu alors qu'il était conçu. Dès lors, doit être approuvé l'arrêt d'une Cour d'appel qui condamne un employeur, responsable, en raison d'une faute inexcusable, du décès accidentel d'un salarié, et son assureur à indemniser le préjudice moral de l'enfant de ce dernier, conçu avant le décès et né postérieurement, après avoir estimé que cet enfant souffrait de l'absence définitive de son père, caractérisant ainsi le préjudice moral invoqué et le lien de causalité entre celui-ci et le décès accidentel du père » : HACENE A., « Décès du père avant la naissance : indemnisation du préjudice moral de l'enfant conçu », *D. actu.*, 10 janv. 2018. Dans un autre domaine que les accidents de la circulation, quelques mois auparavant, la Cour administrative d'appel de Nantes s'était prononcée dans le même sens : CAA Nantes, 4^e ch., 7 juin 2017, n° 16NT01005, *Inédit* : « l'enfant G... est née le 11 août 2011, soit postérieurement au décès de son père ; que si, contrairement à ses frères et sœurs, elle ne peut faire valoir un préjudice né de la souffrance causée par la disparition brutale de son père, cet enfant s'est néanmoins durablement trouvée privée, du fait de l'accident de service dont celui-ci a été victime, de la vie affective et des joies que tout jeune enfant peut attendre des relations avec ses parents ; alors que le lien de causalité entre le décès de M. C... et le préjudice d'affection allégué est en l'espèce établi ». Sur la reconnaissance de la victime par ricochet à l'enfant conçu en raison de la perte d'un parent en dehors du domaine des accidents corporels de la circulation, v. : Cass. 2^e civ., 11 févr. 2021, n° 19-23.525 : *Bull. civ. II, Dr. fam.* 2021, comm. 64, BONFILS Ph.

⁴³⁰ Cass. crim., 10 nov. 2020, n° 19-87.136 : *Bull. crim., RCA* 2021, comm. 2, HOCQUET-BERG S. *Adde* : MARÉCHAL J.-Y., « Le droit de l'enfant conçu à obtenir réparation en cas de décès de son père victime d'un homicide involontaire », *Dossiers d'actualité* 2020.

⁴³¹ V. en ce sens HOCQUET-BERG S., « Toi le père que je n'ai jamais eu », *RCA* 2018, étude 8.

également être bénéficiaire du droit à indemnisation de son préjudice réfléchi sur le fondement de l'article 6 de la loi de 1985.

83. Le cercle exceptionnellement élargi aux personnes morales. *A contrario* de la notion de personne physique, notion purement juridique qui se distingue mal de la notion de personne humaine, la personne morale connaît une construction juridique destinée à englober une réalité physique mais aussi une réalité sociale⁴³². Certains auteurs la définissent plus précisément comme « *un groupement de biens ou de personnes, c'est-à-dire un groupement d'intérêt auquel on reconnaît la personnalité juridique, en d'autres termes, l'aptitude à acquérir et à exercer des droits subjectifs* »⁴³³. Cette acception utilitariste de la personnalité morale, inspirée de la théorie du « centre d'intérêt » défendue par Demogue⁴³⁴, semble pour le moins incomplète pour délimiter la notion de la personne morale.

Depuis le XIX^e siècle, deux théories doctrinales s'affrontent à ce sujet, celle de la fiction⁴³⁵ et celle de la réalité. Bien que de nombreux auteurs français⁴³⁶ se sont intéressés à ce débat fiction/réalité⁴³⁷, en marge de celui-ci, le droit positif et notamment la jurisprudence, font prévaloir l'analyse de la théorie de la réalité où « *seul l'être humain est par sa nature une personne* »⁴³⁸, au détriment de la théorie fictive où un texte de loi pourrait rendre possible l'attribution d'une personnalité juridique⁴³⁹. En outre, contrairement à celle de la fiction où seul

⁴³² En ce sens : **DUPRÉ DE BOULOIS X.**, « Les droits fondamentaux des personnes morales », in Colloque (dir. BIOY X.), *La personnalité juridique*, (Journées des 24 et 25 nov. 2011), éd. PUT 1 Capitole, pp. 203 à 219, spéc. p. 206 ; **LÉVY C.**, *La personne humaine en droit*, thèse Paris I, soutenue le 31 mai 2000, 426 p., spéc. p. 123, n° 126.

⁴³³ **LARROUMET C., AYNÈS A.**, *Traité de Droit civil, Introduction à l'étude du droit*, t. 1, 6^e éd., 2013, Économica, Corpus Droit Privé, 438 p., spéc. p. 261, n° 355.

⁴³⁴ **DEMOGUE R.**, *art.cit.*, p. 611.

⁴³⁵ Théorie de la fiction développée par Savigny, reprise par Zacharie et ensuite par Aubry et Rau. V. à ce sujet : **VON SAVIGNY F.-C.**, *Traité de droit romain* (trad. CH. GUENOUX.), t. 8, 2^e éd., 1860, Firmin-Didot, in *Traité de droit romain* (avant-propos H. SYNVE), 2002, Panthéon Assas LGDJ, Les introuvables, 528 p. ; **AUBRY C. et RAU C.**, *Cours de droit civil français*, 4^e éd., 1871, Paris, Cosse 1839, §52.

⁴³⁶ V. par ex : **SALEILLES R.**, *De la personnalité juridique. Histoire et théories, Vingt-cinq leçons d'introduction à un cours de droit civil comparé sur les personnes juridiques*, 2003, La Mémoire du droit, Références, 664 p. ; **PLANIOL M.**, *Traité élémentaire de droit civil : conforme au programme officiel des facultés de droit, t. I., Principes généraux, théorie générale des personnes, les biens, filiation, incapables*, 1900, LGDJ, p. 282.

⁴³⁷ Pour une synthèse de la controverse doctrinale, v. notamment : **LARROUMET C., AYNÈS A.**, *Traité de Droit civil, Introduction à l'étude du droit, op.cit.*, spéc. pp. 264-265, n° 359. V. également les auteurs louant l'impertinence de la controverse : **GRIDEL J.-P.**, « La personne morale en droit français », *RIDC* 1990, p. 495 ; **LIBCHABER R.**, « Réalité ou fiction ? Une nouvelle querelle de la personnalité est pour demain », *RTD civ.* 2003, p. 166 ; **MATHEY N.**, « Les droits et libertés fondamentaux des personnes morales de droit privé », *RTD civ.* 2008, p. 205.

⁴³⁸ Pour la reconnaissance jurisprudentielle de la personnalité morale en tant que réalité et non en tant que personne fictive, v. : **CAPITANT H., TERRÉ F., LEQUETTE Y.**, *Les grands arrêts de la jurisprudence civile*, t. 1, 13^e éd., 2015, Dalloz, Grands arrêts, 792 p., spéc. p. 134 : Req., 23 févr. 1891 ; Cass. 2^e civ., 28 janv. 1954, spéc. obs. pp. 137-143. ; *D.* 1954, p. 217, note LEVASSEUR G. ; *JCP* 1954, II, 7978, concl. LEMOINE C.

⁴³⁹ **COTIGA A.**, « Le droit constate-t-il ou génère-t-il l'existence de la personne morale ? », *Dr. fam.* 2012, dossier 7.

le législateur œuvre pour l'attribution de la qualité de personne morale⁴⁴⁰, celle de la réalité permet à la personne morale d'avoir la personnalité juridique indépendamment de toute intervention étatique. Toutefois, le groupement qui dispose de la personnalité juridique doit posséder « *un intérêt distinct des intérêts individuels et une organisation capable de dégager une volonté collective qui puisse représenter et défendre cet intérêt* »⁴⁴¹. C'est d'ailleurs en ce sens qu'un auteur conclut sa thèse ayant pour objet d'étude de proposer une théorie générale de la personnalité morale. L'auteur soutient au terme de sa réflexion que la personne morale « *apparaît comme une technique juridique consacrant l'existence d'un groupement de personnes représentant un intérêt collectif et doté d'une organisation propre à l'exprimer* »⁴⁴².

Aujourd'hui, l'analyse de la « réalité technique » s'enracine peu à peu au détriment d'une « réalité organique »⁴⁴³. Seuls la loi et le juge ont alors compétence d'attribution⁴⁴⁴ à l'égard de cet « être artificiel »⁴⁴⁵ doté d'une personnalité juridique lors de sa création. Par le jeu de cette attribution, le droit la considère ainsi comme une véritable « *réalité juridique sans existence matérielle* »⁴⁴⁶. Ainsi définie, la personne morale pouvant alors se prévaloir éventuellement d'un préjudice réfléchi sur le fondement de l'article 6 de la loi de 1985 n'est autre qu'une entreprise ou une société dont le dirigeant pourrait être la victime directe de l'accident de la circulation.

84. La particularité de l'atteinte à la personne réside dans le fait qu'elle touche plusieurs types de personnes en qualité de victimes par ricochet. Principalement les personnes physiques et à titre exceptionnel, les personnes morales. Au demeurant, si le champ des « tiers » pouvant obtenir l'indemnisation de leurs préjudices subis en raison de l'atteinte corporelle de la victime directe est particulièrement vaste, les préjudices qu'ils peuvent invoquer sont en revanche infimes.

⁴⁴⁰ **TERRÉ F.**, « Introduction », in Colloque (dir. BIOY X.), *La personnalité juridique* (Journées des 24 et 25 nov. 2011), PUT 1 Capitoile, pp. 11 à 14, spéc. p. 13 : « *au temps de la naissance de la personnalité morale, plus précisément de son octroi à la faveur de l'inscription sur un registre, la formalité requise, qui est substantielle, révèle bien le volontarisme de la fiction* ».

⁴⁴¹ **COZIAN M., VIANDIER A., DEBOISSY F.**, *Droit des sociétés*, 27^e éd., 2014, LexisNexis, Manuel, 854 p., spéc. p. 100, n° 181.

⁴⁴² **BARUCHEL N.**, *La personnalité morale en droit privé. Éléments pour une théorie*, 2004, LGDJ, Bibliothèque de droit privé, 436 p., spéc. p. 365, n° 676.

⁴⁴³ **V. MICHOU D.**, *La théorie de la personnalité morale et son application au droit français*, 1^e éd., 2020, LGDJ, Panthéon-Assas, 560 p. ; **SALEILLES R.**, *De la personnalité juridique : histoire et théorie*, 1910, LGDJ, 686 p.

⁴⁴⁴ **Sur la distinction de l'attribution de la personnalité**, v. : **CORNU G.**, *Droit civil, Les personnes*, 13^e éd., 2007, Montchrestien, Domat droit privé, 256 p., spéc. pp. 195 à 202.

⁴⁴⁵ **COZIAN M., VIANDIER A., DEBOISSY F.**, *op.cit.*, spéc. p. 99, n° 179.

⁴⁴⁶ **MATHEY N.**, « Les droits et libertés fondamentaux des personnes morales de droit privé », *RTD civ.* 2008, p. 205.

B. L'identification restreinte des préjudices réfléchis

85. Se basant sur l'acception qu'en donne un auteur, le préjudice réfléchi peut s'entendre de manière générale comme « *la violation du droit de ne pas souffrir, moralement et patrimonielement, d'un mal causé à un être cher* »⁴⁴⁷. Cette souffrance diffère selon que la victime est décédée ou a survécu à la suite de l'accident de la circulation et présente un caractère patrimonial ou extrapatrimonial qu'il convient d'analyser.

86. **La réparation de l'aspect patrimonial du préjudice réfléchi subi par les tiers.** Sur le plan patrimonial, ce préjudice revêtirait l'ensemble des pertes subies et des gains manqués susceptibles d'être induits par le décès ou par le handicap de la victime directe de l'atteinte à l'intégrité physique. Ces préjudices patrimoniaux relatifs aux frais d'obsèques, aux frais d'adaptation du logement de l'accidenté, aux pertes de revenus et à d'autres frais divers, constituent nécessairement une lésion de l'intérêt tenant à l'intégrité de biens incorporels dont est propriétaire la victime par ricochet puisque ceux-ci s'imputent au patrimoine de la victime. Leur réparation ne pose aucune difficulté particulière dès lors que la preuve est rapportée à l'égard de ce mal pécuniaire dont souffre un tiers.

Toutefois, il est important de spécifier que la réparation de ce type de préjudice peut tout autant être accordée à une personne morale. S'agissant des personnes morales de droit privé telles que les entreprises, leurs préjudices ne se confondent aucunement avec ceux subis par leurs dirigeants puisqu'il s'agit juridiquement de deux personnes bien distinctes. À titre d'illustration, la Cour de cassation a pu juger réparable, sur le fondement de l'article 6 de la loi de 1985, la perte d'activité d'une société à la suite d'un dommage corporel subi par son dirigeant⁴⁴⁸ ou encore la perte de chance de développer un produit commercialisé par l'actionnaire principal de la société victime d'un accident de la circulation⁴⁴⁹.

Enfin, il doit être spécifié que certains préjudices médiats patrimoniaux ne figurent pas au sein de la nomenclature Dintilhac, tels que le préjudice économique de privation d'assistance « familiale » par exemple. La Cour de cassation refuse actuellement de garantir la réparation

⁴⁴⁷ BARY M., *L'influence des droits subjectifs sur la responsabilité extracontractuelle*, Thèse soutenue à Tours, 2007, 624 p., spéc. n° 263.

⁴⁴⁸ Cass. 2^e civ., 17 nov. 2016, n° 15-24.271, *Inédit*.

⁴⁴⁹ Cass. 2^e civ., 15 déc. 2011, n° 11-11.159, *Inédit*.

d'un tel préjudice patrimonial⁴⁵⁰. Ce qui est pour le moins étonnant puisqu'il est de jurisprudence constante établie par la chambre criminelle que la privation d'assistance est un préjudice réparable que les juges du fond doivent prendre en considération dans leurs appréciations. La nature non limitative de la nomenclature Dintilhac, qualifié d'instrument décisif de la « *justice indemnitaire* »⁴⁵¹, participe certainement d'une conciliation de son emploi avec le pouvoir souverain du juge en la matière.

87. La réparation de l'aspect extrapatrimonial du préjudice réfléchi des personnes physiques. Sur le plan extrapatrimonial, le « *préjudice subi par un tiers* » réparé sur le fondement de l'article 6 de la loi Badinter n'englobe que peu de préjudices si l'on se réfère à la nomenclature Dintilhac. Il concerne principalement les préjudices d'accompagnement et d'affection. L'indemnisation du préjudice d'accompagnement a pour objectif d'indemniser les victimes par ricochet des troubles et perturbations subis dans leurs conditions d'existence jusqu'à la fin de vie de la victime directe de l'atteinte à l'intégrité physique. Les juges doivent ainsi apprécier « *l'impact sur la vie quotidienne* » de la victime indirecte, c'est-à-dire tous les bouleversements dans son mode de vie induits par la dégradation de l'état de santé de la victime immédiate. C'est la raison pour laquelle la réparation de ce préjudice est limitée aux seules personnes proches qui partagent « *habituellement une communauté de vie affective et effective avec la victime* »⁴⁵². Cette restriction, bien que suggérée⁴⁵³, ne s'applique pas à l'égard des victimes par ricochet subissant un préjudice d'affection. Il n'empêche que seules les victimes

⁴⁵⁰ Cass. crim., 20 sept. 2005, n° 05-80.237, *Inédit*. En l'espèce, une victime d'accident mortel de la circulation apportait quotidiennement, avant cet événement, des soins nécessaires à sa mère handicapée et « quasiment aveugle ». Privée de cette assistance « familiale », celle de son fils, la mère de cette victime directe décédée demande réparation de son préjudice économique. La Cour d'appel de Toulouse infirme sa demande. La Cour de cassation énonce que « *la réparation du préjudice, tant moral que matériel, causé à Laurence Y, épouse X..., par le décès de son fils et en rejetant la demande d'indemnisation des préjudices économiques particuliers, liés à la privation de soins quotidiens et à la prise en charge de dépenses pour la victime, la cour d'appel n'a fait qu'user de son pouvoir d'apprécier souverainement, dans la limite des conclusions des parties, l'indemnité propre à réparer le dommage né de l'infraction* ». V. sur le sujet : **BELLIS K.**, « Réforme du droit de la responsabilité civile, préjudices réparables et office du juge. Le cas particulier du préjudice médiat de privation d'assistance », *D.* 2020, p. 2025.

⁴⁵¹ **NEYRET L.**, « La justice indemnitaire en droit de la responsabilité civile », in FENOUILLET D., *Flexibles notions. La responsabilité civile*, spéc. note 2, p. 353.

⁴⁵² Cass. 2^e civ., 21 nov. 2013, n° 12-28.168 : *Bull. civ.* II, n° 223, *D.* 2014, p. 571, note LAZERGES L., et p. 2268, obs. PORCHY-SIMON S.

⁴⁵³ Le projet Terré de réforme du droit de la responsabilité suggère par exemple de cantonner la réparation du préjudice d'affection au cercle des personnes cohabitant avec la victime directe du dommage corporel. V. sur ce point l'art. 63 : « *le conjoint, les père et mère de la victime ainsi que ses enfants peuvent demander l'indemnisation de leur préjudice d'affection, ainsi que les autres proches de la victime habitant avec elle au moment du dommage* », et l'art. 64 : « *hors les cas prévus à l'article précédent, la réparation du préjudice réfléchi est exclue. Toutefois, la réparation du préjudice d'affection pourra être accordée en cas de gravité exceptionnelle, par une décision spécialement motivée.* » : **TERRÉ F.** (dir.), *Pour une réforme du droit de la responsabilité civile*, févr. 2012, 87 p., spéc. p. 25.

ayant un lien de parenté très proche avec la victime initiale accidentée de la route ont droit à l'indemnisation de leur préjudice d'affection⁴⁵⁴. Cela s'explique également eu égard à la définition qui en est donnée.

À la différence du préjudice d'accompagnement, le *pretium affectionis* est d'ordre purement moral. C'est « *celui subi par certains proches à la vue de la douleur, de la déchéance et de la souffrance de la victime directe* »⁴⁵⁵. Bien que la Cour de cassation apprécie très largement un tel préjudice réparable eu égard notamment à l'extension de la catégorie des victimes par ricochet à l'enfant conçu et alors qu'elle luttait jusqu'à présent contre une telle extension⁴⁵⁶, le droit à indemnisation d'un tel sentiment n'est pas sans susciter certaines critiques. D'aucuns soutiennent que son indemnisation est trop large, surtout lorsqu'il s'agit d'indemniser le chagrin lui-même « *devant lequel le Droit demeure totalement impuissant et qu'il est irréaliste et inutile de chercher à "réparer" par une compensation pécuniaire radicalement inadéquate* »⁴⁵⁷. Excessivement appréhendé, le préjudice d'affection participerait de l'alourdissement du coût de l'assurance, disproportionné à l'importance sociale réelle de l'indemnisation de ce dommage⁴⁵⁸, voire d'une certaine inégalité entre les victimes⁴⁵⁹. Pour l'heure, la jurisprudence semble néanmoins en préciser davantage le sens, notamment par exemple en affirmant la réparation autonome du préjudice de deuil pathologique d'un proche en raison de la réalisation d'un accident corporel de la circulation subi par une victime directe.

88. La volonté d'indemniser de manière autonome le préjudice de deuil pathologique indépendamment du préjudice d'affection réparable. Le « retentissement pathologique » du deuil est inclus et réparé à ce titre au sein de la nomenclature Dintilhac sous la qualification de préjudice d'affection⁴⁶⁰. Comme l'affirme un auteur, « *cette inclusion est contestable car il*

⁴⁵⁴ Sur l'indemnisation des ascendants et collatéraux : Cass. crim., 3 mai 2017, n° 16-84.484, *Inédit* ; Cass. crim., 11 juill. 2017, n° 16-86.796, *Inédit* ; Cass. crim., 12 juill. 2016, n° 15-81.909, *Inédit* ; Cass. 2° civ., 16 déc. 2010, n° 10-11.628, *Inédit*. *Contra*. : sur le refus de l'indemnisation des neveux et nièces : Cass. crim., 27 janv. 2004, n° 03-82.778, *Inédit*.

⁴⁵⁵ DELBEZ F., « Fiche pratique 1. Préjudice extrapatrimonial en cas de survie de la victime directe : le préjudice d'affection », *Gaz. pal.* 2011, éd. spéc., dossier p. 1203.

⁴⁵⁶ En ce sens : Cass. 2° civ., 24 févr. 2005, n° 02-11.999 : *Bull. civ.* II, n° 53 ; Civ., 2°, 24 mai 2006, n° 05-18.663 : *Bull. civ.* II, n° 137, *RCA* 2006, comm. n° 230 ; Civ., 2°, 5 oct. 2006, n° 05-18.494 : *Bull. civ.* IV, n° 257, *RCA* 2006, comm. n° 362 ; JCP 2006. IV. 3090 ; Cass. Civ 2°, 4 nov. 2010, n° 09-68.903, *D.* 2010, p. 2710. V. aussi : VINEY G., JOURDAIN P., CARVAL S. (dir. GHESTIN J.), *Traité de droit civil. Les conditions de la responsabilité*, *op.cit.*, spéc., p. 97, note 467.

⁴⁵⁷ *Ibid.*, spéc. p. 98, n° 269-2.

⁴⁵⁸ En ce sens : TUNC A., *La sécurité routière, Esquisse d'une loi sur les accidents de la circulation*, *op. cit.*, spéc. p. 44, n° 49.

⁴⁵⁹ BOURRIÉ-QUENILLET M., *L'indemnisation des proches d'une victime décédée accidentellement. Étude d'information judiciaire*, Montpellier, 1983, 510 p.

⁴⁶⁰ V. à ce propos la nomenclature des préjudices résultant d'une atteinte à la personne [en ligne, spéc. 6] : <http://www.justice.gouv.fr/publication/dacs/consult/20141120-projetannexe.pdf>.

s'agit d'un préjudice distinct de celui qui résulte de l'atteinte aux sentiments d'affection des proches et du chagrin que provoque le décès d'un être cher »⁴⁶¹. La tendance jurisprudentielle actuelle, notamment en matière d'accident de la circulation, est celle de reconnaître l'existence du préjudice de deuil pathologique tel un préjudice autonome et non inclus comme tel dans la notion de préjudice d'affection réparable. À la condition qu'il soit prouvé que le deuil subi par la personne se soit transformé en maladie constituant alors un deuil pathologique et dans la mesure où est apportée la preuve que ce traumatisme psychique est bien la conséquence de l'accident et non la résultante d'un état pathologique antérieur⁴⁶², la victime par ricochet sera indemnisée de manière autonome de la souffrance d'un tel préjudice⁴⁶³. Une autre jurisprudence récente confirme l'indemnisation du deuil pathologique distincte du préjudice d'affection car en tant que préjudice spécial constitué par le traumatisme psychique, il est perçu comme une atteinte directe au corps⁴⁶⁴. Dès lors, distinguer ces préjudices a un sens. Cela implique d'opposer « d'une part l'atteinte aux sentiments, qui s'appuie sur les relations entre les proches et la victime directe, et d'autre part les répercussions pathologiques du deuil médicalement constatées chez les proches »⁴⁶⁵. Il est donc à distinguer l'atteinte aux sentiments justifiant de la réparation d'un préjudice d'affection et la pathologie affectant le psychisme, du type syndrome dépressif post-traumatique, qui légitime l'autonomie d'une réparation au titre des

V. notamment en ce sens : Cass. crim., 14 févr. 2012, n° 11-84.538, *Inédit*. Dans cette affaire, la Cour déclare que « la réparation du préjudice d'affection [prend] en compte le retentissement psychologique et la dépression consécutive (...) ».

⁴⁶¹ **JOURDAIN P.**, « Préjudices extrapatrimoniaux des victimes par ricochet : l'indemnisation distincte de la souffrance et de l'affection », *RTD civ.* 2019, p. 595.

⁴⁶² Rapport du groupe de travail dirigé par Stéphanie Porchy-Simon, *L'indemnisation des préjudices situationnels d'angoisse des victimes directes et de leurs proches*, Reims, 6 mars 2016 ; [en ligne, spéc. p. 45] : <https://www.vie-publique.fr/sites/default/files/rapport/pdf/174000190.pdf>.

⁴⁶³ Cass. crim., 2 avr. 2019, n° 18-81.917 : *Bull. crim.*, n° 65, *RTD civ.* 2019, p. 595 : « attendu qu'en se prononçant ainsi et dès lors qu'elle a caractérisé un préjudice d'affection causé par les conséquences pathologiques du deuil, distinct du préjudice résultant de l'atteinte à l'intégrité psychique consécutive au décès de son frère, réparé au titre des souffrances endurées et du déficit fonctionnel permanent, la cour d'appel n'a pas indemnisé deux fois le même préjudice et a assuré une réparation intégrale sans perte ni profit pour la victime ». V. sur cette espèce : **JOURDAIN P.**, « Préjudices extrapatrimoniaux des victimes par ricochet : l'indemnisation distincte de la souffrance et de l'affection », *art.cit.*, p. 595. Dans le même sens : Cass. 2^e civ., 10 sept. 2015, n° 14-24.116, *Inédit* : « (...) alors qu'il résultait de ses propres constatations que l'état dépressif de Mme X... qui avait entraîné son inaptitude professionnelle était la conséquence de l'accident dans lequel était décédé son compagnon la cour d'appel, (...) a violé le texte [l'article 3 de la loi n° 85-677 du 5 juill. 1985] et le principe susvisé [la réparation intégrale sans perte ni profit pour la victime] ».

⁴⁶⁴ Cass. crim., 14 mai 2019, n° 18-85.616, *Inédit* : « le préjudice en cause est bien distinct du préjudice d'affection indemnisé par décision du 20 novembre 2015, puisqu'il s'agit de réparer non pas le préjudice né de la perte d'une épouse ou d'une mère, peine et deuil normaux, donc issu du rapport à l'autre, mais de réparer un préjudice spécial, celui qui se trouve constitué par le traumatisme psychique ».

⁴⁶⁵ **JOURDAIN P.**, « Préjudices extrapatrimoniaux des victimes par ricochet : l'indemnisation distincte de la souffrance et de l'affection », *art.cit.*, p. 595.

souffrances psychiques subies et, lorsque les troubles persistent, du déficit fonctionnel permanent d'ordinaire évalué sur la base d'un taux d'incapacité psychiatrique⁴⁶⁶.

En outre, la reconnaissance du préjudice de deuil pathologique emporterait notamment un effet au regard de l'attribution de la qualité de victime. Les proches – victimes par ricochet – souffrant d'un tel préjudice réparable, deviendraient en réalité des victimes directes dans la mesure où ils seraient atteints directement dans leur intégrité psychique, de sorte qu'ils auraient la double qualité de victimes par ricochet et de victimes directes⁴⁶⁷. Ce faisant, si la nature d'un préjudice influe certainement sur l'attribution de la qualité de la victime, une telle incidence n'impacterait aucunement la détermination du régime d'indemnisation applicable au sein de loi Badinter. Le sort des victimes par ricochet doit suivre celui des victimes directes. Les juges devront néanmoins faire preuve de précision et de clarté dans le choix du fondement applicable, soit l'article 3 ou 4 de la loi de 1985, soit son article 6.

89. La réparation des préjudices moraux limitée aux personnes physiques. Les préjudices moraux réparables susceptibles d'être invoqués par une victime par ricochet à la suite d'un accident corporel de la circulation de la victime directe ne concernent que les victimes humaines. Les personnes morales sont exclues des tiers pouvant se prévaloir du droit à indemnisation que leur offre la loi Badinter sur le fondement de l'article 6. Considérée comme un être artificiel dénué de chair et d'os, dénué de sentiments, la personne morale ne peut éprouver ni souffrance, ni amour⁴⁶⁸. Contrairement à la personne physique, il lui est donc impossible de se prévaloir d'un préjudice d'affection⁴⁶⁹.

Il ne s'agit pas ici de prendre part à la controverse doctrinale sur la reconnaissance d'un éventuel préjudice moral des personnes morales⁴⁷⁰. L'atteinte aux droits de la personnalité peut

⁴⁶⁶ **JOURDAIN P.**, « Préjudices extrapatrimoniaux des victimes par ricochet : l'indemnisation distincte de la souffrance et de l'affection », *art.cit.*, p. 595.

⁴⁶⁷ **BACACHE M.**, obs. ss Cass. 2^e civ., 23 mars 2017, n° 16-13.350 : *Bull. civ. II, JCP 2017*, n° 1174.

⁴⁶⁸ En ce sens : **COZIAN M., VIANDIER A.**, *op.cit.*, spéc. p. 131, n° 240 ; **DONDERO B.**, « La reconnaissance du préjudice moral des personnes morales », *D.* 2012, p. 2285, spéc. p. 2286, n° 11.

⁴⁶⁹ En ce sens : **VINEY G., JOURDAIN P., CARVAL S.**, *Les conditions de la responsabilité* (dir. GHESTIN J.), *op.cit.*, spéc. p. 71, n° 260 ; **CHARTIER Y.**, *op.cit.*, spéc. p. 389, n° 310 : « *les personnes morales ont le droit, comme les personnes physiques, à la réparation du préjudice moral (...) la seule limite est celle du cœur – en étant dépourvues, elles ne sauraient évidemment alléguer un préjudice d'affection* ». *Contra.* : Cass. crim., 7 nov. 1936, *Gaz. pal.* 1936, 2, 944. En l'espèce, un camion avait heurté un tramway et blessé un voyageur. La compagnie de tramways demandait une indemnité. La Cour de cassation a affirmé qu' « *en dehors du dommage matériel, il convient de reconnaître avec la Cour d'appel que l'accident survenu dans une gare ou sur une voie de chemin de fer, et ayant occasionné des blessures ou la mort d'une ou plusieurs personnes peut être de nature à causer à la compagnie un préjudice moral, direct et actuel, et donnant ouverture à l'action civile devant le tribunal de répression* », in **ESMEIN P.**, « La commercialisation de la douleur morale », *D.* 1954, chr. p. 113, spéc. p. 115.

⁴⁷⁰ En ce sens : **WESTER-OUISSÉ V.**, « Le préjudice moral des personnes morales », *JCP 2003*, I, 145, spéc. p. 147, n° 9 ; **WESTER-OUISSÉ V.**, « La jurisprudence et les personnes morales – Du propre de l'homme aux droits de l'homme », *JCP 2009*, I, 121.

en effet être constitutive d'un préjudice moral réparable⁴⁷¹, notamment lorsque l'image de marque, la réputation et l'honneur de la personne morale sont en jeu⁴⁷². Mais en l'occurrence, l'indemnisation de ce préjudice dans le domaine des accidents de la circulation ne peut aucunement avoir pour fondement l'article 6 de la loi Badinter⁴⁷³. Il n'y a donc pas lieu de s'y intéresser dans l'étude du champ d'application de l'atteinte à la personne.

En définitive, seules les personnes physiques sont créancières d'un droit à indemnisation de leur souffrance psychologique sur le fondement de l'article 6 relatif au régime d'indemnisation des victimes par ricochet. Un tel constat participe d'ailleurs et certainement de la protection exclusive de la personne physique victime au sein de la loi du 5 juillet 1985.

90. L'affirmation d'une hiérarchisation des victimes eu égard aux conséquences réparables de l'atteinte corporelle. L'étude de l'expression de « dommages résultant des atteintes en leur personne » a révélé une certaine synonymie avec celle de « préjudices résultant du dommage corporel ». À travers l'énumération limitative des différents préjudices patrimoniaux ou extrapatrimoniaux subis par la victime directe, il ne fait alors aucun doute que le champ d'application de l'atteinte à la personne est étendu. La personne morale, ne présentant rien d'humain ni de physique, ne peut invoquer en qualité de victime directe une atteinte à sa personne. La conception abstraite de la personne est en effet ici à bannir. Contrairement à la personne morale, laquelle est dépourvue de corporalité, seule la personne humaine peut en effet revêtir la qualité de victime directe et bénéficiaire de la réparation du dommage corporel dans tous ses aspects sur le fondement de l'article 3 de la loi du 5 juillet 1985. Plus précisément,

⁴⁷¹ V. à titre d'illustrations sur l'indemnisation du préjudice moral par les juges européens : CEDH, 27 févr. 1992, *Manifattura FL c/ Italie*, req. 00012407/86 : « quant au tort moral allégué, à supposer que Manifattura FL, société commerciale, ait pu en éprouver un, le constat de la violation de l'article 6§1, lui fournit en soi une satisfaction équitable suffisante aux fins de l'article 50 » ; CEDH, 6 avr. 2000, *Comingersoll SA c/ Portugal*, req. 00035382/97, spéc. n° 35 : « (...) l'efficacité du droit garanti par l'article 6 de la Convention exige qu'une réparation pécuniaire aussi pour dommage moral puisse être octroyée, y compris à une société commerciale ». V. également : CEDH, 2 août 2001, *Grande Oriente d'Italia di Palazzo Giustiniani c/ Italie*, req. 00035972/97 : « (...) une personne morale, même une société commerciale, peut subir un dommage autre que matériel appelant une réparation pécuniaire » ; CEDH, 20 déc. 2001, *LSI Information Technologie c/ Grèce*, req. 00046380/99 ; CEDH, 16 avr. 2002, *Stes Colas Est et a. c/ France*, req. 00037971/97.

⁴⁷² En ce sens : CHARTIER Y., *op.cit.*, spéc. p. 389, n° 310 ; CORNU G., *Droit civil, Introduction, Les personnes, Les biens, op.cit.*, spéc., p. 369, n° 822 ; KAYSER P., « Remarque sur l'indemnisation du dommage moral dans le droit contemporain », *art.cit.*, spéc. p. 411, n° 4 ; MESTRE J., « La protection, indépendante du droit de réponse, des personnes physiques et des personnes morales contre l'altération de leur personnalité aux yeux du public », *JCP* 1974, I, 2623. ; PETIT E., « Les droits de la personnalité confrontés au particularisme des personnes morales », *D. aff.* 1998, p. 826.

⁴⁷³ V. par exemple sur l'indemnisation de l'atteinte à l'image de marque de la profession des transporteurs déménageurs à la suite d'un accident de la circulation : Cass. crim., 5 août 1998, n° 97-81.430, *Inédit. Contra.* : Cass. crim., 25 mai 2005, n° 04-85.559, *Inédit.*

seule la personne physique et non la personne humaine en devenir – l'être humain – coïncide avec la notion de victime au sens dudit article.

De même, le régime d'indemnisation des victimes par ricochet vise principalement les personnes physiques et l'indemnisation de l'ensemble de leurs chefs de préjudices. Ceci se fait au détriment des personnes morales, lesquelles, en tant qu'être artificiel, ne sont bénéficiaires que d'un droit à indemnisation restreint, cantonné à leurs préjudices patrimoniaux personnels subis. Indéniablement, la personne morale a donc naturellement vocation à avoir une place secondaire dans la loi de 1985. La nature humaine de la personne victime prime et détermine la place au sommet de laquelle demeure toujours la personne physique en droit⁴⁷⁴.

⁴⁷⁴ En ce sens : **LOISEAU G.**, « Des droits humains pour personnes non humaines », *D.* 2011, p. 2558 : « *il y a, dans notre système juridique, un ordre de valeurs et la personne humaine occupe, dans cette hiérarchie, une position non seulement dominante mais surtout inégalable. La primauté de la personne ne la place pas uniquement au sommet d'une échelle qui graduerait la valeur respective à reconnaître aux existants du monde du droit. Elle institue, dans l'ordonnement normatif, une catégorie irréductible à toute autre, dont le statut, qui lui est propre, lui demeure par essence singulier* ».

CONCLUSION DU CHAPITRE 1

91. La recherche de l'acception de l'atteinte à la personne réparable s'est tout d'abord effectuée à travers la physionomie de la victime pouvant souffrir de cette atteinte. Cette physionomie a révélé de nombreuses difficultés de limitation concernant les contours de cette notion. La délimitation de la personne humaine s'est opérée au regard de son existence d'être humain sujet de dignité. Quant à sa définition, elle s'est établie par rapport à la personnalité juridique attribuée à ce sujet de droit. Seule une personne humaine sujet de dignité et reconnue juridiquement sur la scène du droit emprunte la qualité de victime directe. Ont donc été nécessairement exclus de cette catégorie, l'être humain non doté de personnalité juridique et la personne morale. La théorie personnaliste de la personne fut ainsi favorisée à l'aune de la *ratio legis*. Cela permit d'assimiler à la notion de victime directe celle de personne physique pouvant se prévaloir du régime d'indemnisation des atteintes qu'elle aurait subies en son corps du fait de la réalisation de l'accident corporel de la circulation.

De cette démarche en a résulté une notion large qu'il convient de retenir à l'égard de la personne, tant au regard de son enveloppe charnelle qu'au regard des biens à destination médicale qui lui sont physiquement indissociable ou affectés à son service afin de pallier les fonctions biologiques de son corps. Au sens de l'esprit et de la lettre de la loi, le concept de personne doit s'entendre comme l'association d'une corporalité intimement liée à l'esprit qui la guide ainsi que des dispositifs de santé élevés au rang de personne « par nature » et « par destination » qui l'intègrent ou qui s'y associent. Une fois avoir éclairci la notion de victime, il ne restait donc qu'à définir le sens de l'atteinte à la personne dont elle souffre.

Cette atteinte s'est révélée être étendue principalement à travers la physiognomie de l'atteinte à la victime directe. Une interprétation exégétique de l'expression « dommages résultant des atteintes à leur personne », utilisée à l'article 3 de la loi, a révélé que le choix des termes employés par le législateur est juridiquement inadapté. Il n'adopte pas à tort la distinction terminologique entre dommage et préjudice, mais consacre la distinction conceptuelle entre l'atteinte et ses conséquences⁴⁷⁵. Cet usage est critiquable dès lors que derrière les mots utilisés se cache en réalité l'expression d'ordinaire connue en droit de la responsabilité civile de « préjudices résultant du dommage corporel ». S'accommoder d'une telle expression au sein de notre étude est essentiel. Les termes qui la composent constituent la

⁴⁷⁵ En ce sens : **BORGHETTI J.-S.**, « Les intérêts protégés et l'étendue des préjudices réparables en droit de la responsabilité civile », in *Liber amicorum, Études offertes à Geneviève VINEY*, 2008, LGDJ, pp. 145-171, spéc. p.150.

base de notre réflexion ultérieure sur l'assise de la supériorité du dommage corporel dans le droit de la réparation par le biais de l'identification nominative des droits fondamentaux lésés faisant l'objet d'une restauration exclusive au profit de la victime qui en est titulaire, indirectement sur le fondement de la loi Badinter. À cet égard, la notion d'intérêt juridique protégé s'est révélée être d'une grande utilité dans la définition de ces concepts distincts. Qui plus est, la synonymie retenue à l'égard de ces deux notions, l'une relevant du domaine du factuel – le dommage – l'autre du domaine du juridique – le préjudice – a permis d'appréhender globalement la notion de dommage corporel et d'en entrevoir l'originalité en application de la loi Badinter. Il convient en effet de l'entendre largement, en raison d'une part de l'intégration voulue du dommage aux biens spécifiques, principalement ceux à destination médicale pour la personne, puis d'autre part, de l'intégration déductive de l'atteinte psychique résultant de l'atteinte à l'intégrité physique ou *a contrario* jurisprudentielle de celle qui l'impacte dans sa qualification. Une délimitation précise du concept du dommage corporel a ainsi pu être tracée. À cet égard, l'étendue des conséquences corporelles préjudiciables tant patrimoniales qu'extrapatrimoniales dont la victime directe peut réclamer l'indemnisation s'est ainsi naturellement imposée. Au final, il a été permis d'analyser le domaine de la réparation du dommage corporel de la victime directe dans tous ses aspects ainsi que les conséquences préjudiciables indirectes de ce dommage qui s'étendent également aux tiers nommés victimes indirectes.

Aussi, s'agissant de la notion de tiers, visée à l'article 6 de la loi, il faut y voir dans l'analyse jurisprudentielle menée un sens largement retenu. Une personne tant physique que morale ainsi qu'à titre exceptionnel un être humain en devenir peut acquérir la qualité de victime par ricochet de l'atteinte à la personne imputable à l'accident corporel qu'a subi la victime principale. Ces victimes peuvent ainsi se prévaloir du régime d'indemnisation de leurs préjudices subis sur le fondement de l'article 6 du dispositif légal. Au demeurant, seule une personne humaine sujet de dignité et reconnue juridiquement sur la scène du droit s'avère être le principal sujet pouvant réclamer l'indemnisation de l'atteinte subie à laquelle il a droit.

En définitive, cette démarche a permis de fixer les bases de notre raisonnement à venir. Les notions de personne et de dommage corporel réparable nous permettent en réalité d'appréhender ultérieurement les droits fondamentaux violés du fait des conséquences de l'accident corporel de la circulation, faisant l'objet d'une restauration au travers de l'indemnisation de la victime d'un tel dommage. Ce qui nous permettra d'asseoir l'idée que la supériorité du dommage corporel dans le droit de la réparation est légitime.

Enfin, cette même démarche a permis de comprendre que seule la personne victime d'un dommage corporel peut bénéficier d'un traitement favorisé de ce dernier. Or, seule la victime non-conductrice en bénéficie en raison de l'influence présumée de sa vulnérabilité lors d'un accident de la circulation. Aux yeux du législateur de 1985, c'est cette victime qu'il convient de protéger en priorité, et pour se faire, il lui accorde exclusivement un traitement préférentiel de son dommage corporel.

CHAPITRE 2

L'INFLUENCE DE LA VULNÉRABILITÉ PRÉSUMÉE DES VICTIMES NON-CONDUCTRICES

92. La subdivision existante au sein des victimes vulnérables. La qualité de victime non-conductrice est perçue au sein du dispositif légal comme une prédisposition en elle-même qui concourt à leur faire courir le risque de subir une atteinte à la personne plus importante que celle pouvant être subie par les victimes conductrices. La volonté du législateur de 1985 est alors celle de protéger prioritairement cette catégorie de victimes car elle serait principalement exposée au risque de la circulation contrairement aux conducteurs victimes qui seraient, quant à eux, les usagers de la route créateurs de ce risque. La loi affirmerait alors indirectement un « droit à la vulnérabilité » pour la catégorie des non-conducteurs victimes d'une atteinte à leur personne pendant qu'elle dénie ce même droit à la catégorie des conductrices victimes.

Mais le législateur de 1985 ne s'est pas uniquement contenté du critère de l'exposition à un risque pour légitimer la protection indemnitaire privilégiée dont bénéficient les victimes non-conductrices en situation de faiblesse. Il est allé au-delà en créant une subdivision au sein de ces victimes, se fondant sur le « *degré de fragilité de celles-ci* »⁴⁷⁶. En effet, sa volonté a été de différencier les victimes susceptibles d'être exposées à un « *risque plus grand de subir un dommage avec [celles soumises à un] risque de subir un préjudice plus grand* »⁴⁷⁷. Au sein des victimes non-conductrices, certaines d'entre-elles revêtent des prédispositions « internes » en raison de leur constitution physique ou de leur état psychique qui auraient pour effet d'accroître la probabilité de subir une atteinte corporelle plus grave. Fondé sur des critères biologiques de la personne, l'article 3 de la loi de 1985 sépare donc les adultes ainsi qu'une seconde catégorie de victimes constituée par les jeunes de moins de seize ans, les personnes âgées de plus de soixante-dix ans et les invalides. Cette catégorie particulière de victimes vulnérables est volontairement surprotégée par le législateur. Ce dernier revendique que leur état de faiblesse justifie à lui-seul que celles-ci bénéficient d'une protection législative renforcée. Une auteur a d'ailleurs affirmé qu'« *il est exact que l'impulsivité des enfants et la moindre agilité des vieillards et des invalides les exposent davantage aux accidents de la circulation* »⁴⁷⁸. Ces

⁴⁷⁶ BACACHE-GIBEILI M. (dir. LARROUMET CH.), *op.cit.*, spéc. p. 847, n° 705.

⁴⁷⁷ HOCQUET-BERG S., « Les prédispositions de la victime », in *Responsabilité civile et Assurances, Études offertes à Hubert Groutel*, 2006, LexisNexis Litec, pp. 167-187, spéc. p. 171.

⁴⁷⁸ LAMBERT-FAIVRE Y., « La réforme du droit français de la responsabilité civile », *art. cit.*, spéc. p. 51.

victimes seraient dès lors présumées irresponsables à l'égard de leur part fautive dans l'accident en raison de leur état ou situation de faiblesse dans laquelle elles se trouvent d'ores et déjà⁴⁷⁹.

À la lecture de l'article 3 de la loi, deux catégories de victimes non-conductrices protégées apparaissent donc. La première est celle des victimes vulnérables ordinaires, davantage exposées au risque de subir une atteinte corporelle en raison de la situation de faiblesse dans laquelle elles se trouvent lors de l'accident de la circulation (**Section 1**). Quant à la seconde, elle représente les victimes particulièrement vulnérables en raison de leur état de faiblesse (**Section 2**).

Section 1. L'identification délicate des victimes en situation de faiblesse

93. L'identification de la victime non-conductrice protégée. Selon l'alinéa 1er de l'article 3 de la loi Badinter, les victimes non-conductrices sont indemnisées des dommages résultant des atteintes à leur personne sans que leur soit opposable leur faute simple commise. La détermination de la qualité de la victime non-conductrice est alors fondamentale, compte tenu du régime d'indemnisation de faveur qui s'y attache. De cette qualité attribuée va effectivement dépendre une protection privilégiée voire sur-privilégiée de la victime non-conductrice eu égard au régime d'indemnisation qui lui est applicable. La détermination de cette qualité n'est cependant pas sans susciter certaines difficultés. L'identification de la qualité de non-conducteur de la victime est en réalité délicate, et ce pour deux raisons. Les victimes désignées à l'article 3 de la loi de 1985 se définiraient négativement⁴⁸⁰. Leur détermination s'analyse par opposition à la catégorie des conducteurs de véhicules terrestres à moteur.

En apparence, l'identification de cette qualité de conducteur semble limpide. Pourtant, le régime d'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation n'en donne aucune précision. La loi de 1985 affirme, en son article 3, une protection privilégiée à l'égard des victimes d'atteintes à leur personne « *hormis [celles qualifiées de] conducteurs de véhicules terrestres à moteur* ». La lettre du texte commande alors d'opérer au préalable une analyse *a contrario* de la notion de conducteur afin d'identifier les victimes dépourvues d'une telle qualité, bénéficiant alors *ipso facto* de la protection légale privilégiée (§1).

Pour autant, si tant est que cette analyse puisse suffire à première vue à identifier la victime revêtant le statut de non-conducteur, cette identification demeure certainement

⁴⁷⁹ En ce sens : **ALT-MAES F.**, « Une résurgence du passé : la présomption d'irresponsabilité de l'art. 3, al 2 et 3, de la loi du 5 juill. 1985 », *D.* 1990, p. 219.

⁴⁸⁰ **BRUN PH.**, *op.cit.*, spéc.p. 496, n° 716.

subordonnée à la qualification protéiforme de conducteur. La question se pose ainsi de savoir quand et jusqu'où la victime a la qualité de conducteur et par contre-coup celle de non-conducteur. Depuis 1985, la Cour de cassation ne cesse de multiplier les contradictions, les repentirs, et les revirements en la matière⁴⁸¹, laissant ainsi persister les difficultés de qualification de la notion de conducteur. Cela a pour incidence de rendre en définitive la qualification de victime non-conductrice variable (§2).

§1. La désignation déductive de la victime non-conductrice

94. L'analyse *in abstracto* de la notion de victime non-conductrice. Les notions de victime non-conductrice et de victime conductrice sont antinomiques mais interdépendantes. De la définition de l'une dépend celle de l'autre. La désignation de la victime non-conductrice s'analyse par opposition à celle des victimes conductrices. L'absence d'une définition de la qualité de conducteur au sein du *corpus* de la loi du 5 juillet 1985 laisse donc forcément perplexe. Comment identifier la victime non-conductrice si la loi de 1985 n'a pas jugé utile de définir au préalable la notion de conducteur ? À défaut d'une quelconque définition de la notion de conducteur au sein de la loi, il aurait été opportun que le Code des assurances et/ou le Code de la route pallient cette absence. D'autant plus que l'élaboration du premier s'est construite à l'origine à partir d'une loi relative aux assurances des véhicules terrestres à moteur⁴⁸², et que l'esprit du second est entièrement dédié à la circulation routière. Plus encore, le Code de la route dédie au conducteur un livre entier tant dans sa partie législative que réglementaire⁴⁸³. D'après ces recueils, le conducteur est d'une part, celui dont la responsabilité est couverte par l'assurance des véhicules terrestres à moteur et de leurs remorques et semi-remorques⁴⁸⁴. D'autre part, le conducteur est celui dont la responsabilité pénale est engagée lorsqu'il ne conduit pas en toute sécurité ou n'est pas en état de conduire⁴⁸⁵. L'imprévoyance de ces recueils participe alors de la recherche de la notion de conducteur à travers l'esprit de la loi du 5 juillet 1985.

⁴⁸¹ CHABAS F., *Les accidents de la circulation, op.cit.*, spéc. p. 91.

⁴⁸² Loi du 13 juillet 1930, dite *GODART* relative au contrat d'assurances, *JORF du 18 juillet 1930, p. 8003*.

⁴⁸³ Partie législative : Livre 2 : Le conducteur (Art. L. 211-1 A à L. 245-3 du C. route), et Partie réglementaire : Livre 2 : Le conducteur (Art. R. 211-1 à 245-3 du C. route).

⁴⁸⁴ Conformément à l'art. L. 211-1 du C. assur.

⁴⁸⁵ Lecture combinée des art. L. 121-1 et R. 412-6 du C. route.

95. L'esprit de la loi de 1985 fondée visiblement sur une différence de situation objective. *A priori*, les victimes non-conductrices se trouveraient dans une situation objective distincte de celle du conducteur. Les victimes d'atteintes à la personne seraient en effet placées dans des situations objectives différentes en raison de leur statut au moment de l'accident⁴⁸⁶. Conformément à l'exposé des motifs de la loi du 5 juillet 1985, l'esprit de ce texte est visiblement « *animé par un souci de justice sociale qui tend à rétablir l'équilibre entre une victime vulnérable par situation et un automobiliste créateur de risques par nature* »⁴⁸⁷. Plus précisément, « *on découvre un contraste saisissant au regard de la différence non seulement de « dangerosité » (...) mais aussi du risque encouru (...). Aussi le projet prend-il en considération cette distinction entre ceux qui créent le risque majeur de la circulation (...) et, d'autre part, ceux qui subissent le risque ainsi créé (...)* »⁴⁸⁸. Sur ces dires, l'esprit de la loi repose certainement sur cette distinction basée sur le risque de la circulation créé ou subi. Le conducteur est présumé être le créateur du risque d'accident de la circulation pouvant se réaliser. Considérant que le risque créé d'accident de la circulation expose un nombre élevé de personnes victimes circulant librement, le législateur de 1985 impute exclusivement ce fléau ainsi que l'intensité des affections qui peuvent en résulter à cette seule catégorie d'usagers de la route⁴⁸⁹. La création de ce risque est en effet principalement déferée au conducteur dès lors que ce risque existerait globalement à cause de lui et qu'il serait, du fait de son action de circuler et notamment en raison de sa faute, le plus souvent à l'origine de sa réalisation.

La désignation déductive de la notion de victime non-conductrice s'opère donc nécessairement à travers l'analyse de la situation objective dans laquelle se trouve *a contrario* la victime conductrice en qualité de créatrice du risque. L'essai de la définition de la victime chargée d'un tel « risque anormal »⁴⁹⁰ demeure en effet incontournable dès lors qu'elle participe de la définition du non-conducteur victime. Aussi, sera constatée la volonté du législateur de

⁴⁸⁶ Sur l'analyse critique de cette différence de situations objective source de discrimination entre les victimes d'accidents corporels de la circulation : V. *Infra*. Partie 2, Titre 1, Chapitre 1, Section 1.

⁴⁸⁷ **BORIES S.**, « Les confins de l'irresponsabilité de la victime d'un accident de la circulation ou la faute inexcusable devant le juge du premier degré », *Gaz. pal.* 1992, pp. 679-682, spéc. p. 679.

⁴⁸⁸ *JO*, Déb. parl., Sénat, 2nde session ordinaire de 1984-1985, compte rendu intégral, 4^e séance, 10 déc. 1985, spéc. p. 184. Paroles de Monsieur Robert Badinter

⁴⁸⁹ *JO*, Déb. parl., Ass. Nat., 1^{ère} session ordinaire de 1984-1985, compte rendu intégral, 17 déc. 1984, spéc. p. 7030, paroles de Monsieur Alain Bonnet : « *désormais, avec ce texte, la circulation automobile pourra être tenue pour ce qu'elle est : un phénomène de société créant potentiellement un danger que le conducteur du véhicule doit assumer* ».

⁴⁹⁰ **MÉNARD B.**, *L'anormalité en droit de la responsabilité civile*, Thèse Lyon 3, 643 p., spéc. p. 269, n° 239 : « *le risque anormal peut être qualifié en raison, notamment, de la multiplicité des accidents qui peuvent en résulter. Nul besoin d'une unicité de cause pour identifier le risque qui, de par son intensité, sorte de ce qui peut être supporté par les individus ; l'évaluation dépendant également de la fréquence, de la probabilité qu'un accident survienne. C'est notamment la raison pour laquelle les risques d'accidents de la circulation (...) peuvent être considérés comme anormaux* ».

1985 de protéger exclusivement les victimes placées dans une situation de faiblesse face au risque de la circulation, à savoir celles qui le subissent (**B**) contrairement à celles qui en seraient créatrices (**A**).

A. La victime créatrice du risque de la circulation

96. La détermination de la victime créatrice du risque anormal à travers la définition traditionnelle de conducteur. Source certaine d'insécurité juridique, en raison de son manque évident de précision et de clarté, la définition traditionnelle de conducteur est d'une importance telle qu'elle détermine incidemment le régime d'indemnisation applicable à chaque catégorie de victimes. Elle l'est d'autant plus qu'elle permet de reconnaître la qualité de la personne responsable tenue à une obligation de réparation. Deux enjeux majeurs découlent donc de cette qualité. Il est dès lors primordial de tenter de la définir. Pour cela, plusieurs critères identifiables font état de la situation dans laquelle se trouve le conducteur en tant que créateur du risque. L'étude de ces critères permettra d'affirmer, qu'en leur absence, la victime revêt nécessairement la qualité de non-conducteur. À cet égard, les critères rationnels relatifs à la qualité de créateur du risque accidentel semblent préciser davantage la notion de conducteur (**2**) que les critères originels (**1**).

1. Le délaissement des critères originels

97. Interrogation. En principe, la qualité de conducteur est automatiquement attribuée à l'usager de la route créant le risque routier. Cela s'expliquerait notamment eu égard à la probabilité d'occurrence ainsi qu'à la gravité des dommages résultant du risque d'accident corporel dont le conducteur serait *a priori* seul à l'origine. Par-là, se pose d'emblée la question de savoir si le risque de la circulation routière « *réside-t-il dans la décision de faire circuler un VTM ou dans le déploiement d'une énergie cinétique susceptible de se fixer instantanément lors du choc ?* »⁴⁹¹.

98. La décision de faire circuler le véhicule. Retenir le premier critère amène à considérer une conception beaucoup trop extensive du conducteur comme créateur de risque. Selon ce critère, la personne qui serait à l'origine de la décision de faire circuler le véhicule serait

⁴⁹¹ **BARTOLO M.**, *Le fait de la victime dans le droit des accidents de la circulation*, Thèse soutenue à Strasbourg 1989, 2357 p., spéc. p. 1997.

systématiquement le créateur du risque. Si en pratique cela se vérifie souvent, il n'empêche qu'une telle hypothèse n'est pas toujours exacte. En principe, la personne à l'origine d'une telle décision est le conducteur revêtant la qualité à la fois de propriétaire et de gardien du véhicule⁴⁹². Or, la personne à l'origine de cette décision n'est pas forcément ce conducteur susmentionné. La décision de faire circuler le véhicule peut incomber à son seul propriétaire, lequel n'est pas forcément conducteur lors de la survenance du risque anormal. Les qualités de propriétaire et de conducteur se dissocient en effet dans de nombreuses situations⁴⁹³. Ce premier critère est donc critiquable car le créateur du risque, soit le conducteur, n'est pas nécessairement celui qui est à l'origine de la décision de faire circuler le véhicule.

En outre, cela signifierait que la qualité de conducteur serait également conservée tout au long du déplacement et ce peu important la situation accidentelle survenue. Or, nous le verrons, la jurisprudence fait état de nombreuses situations accidentelles où le simple fait de se trouver à l'intérieur du véhicule que la personne a pris l'initiative de faire circuler ne suffit pas à retenir la qualité de conducteur.

Dès lors, la décision de faire circuler le véhicule ne suffit aucunement à considérer une personne comme créatrice du risque et incidemment à la qualifier de conducteur. Par contre-coup, la qualité de non-conducteur de la victime ne serait pas non plus attribuée de façon certaine à la personne qui n'a pas décidé de faire circuler le véhicule impliqué dans l'accident.

99. Le déploiement de l'énergie cinétique du véhicule. Sous le prisme du second critère, la conception du conducteur serait à l'inverse trop restrictive. L'utilisateur de la route ne serait qualifié de conducteur que lorsque son véhicule serait en mouvement. Le risque créé consisterait uniquement dans le déploiement de l'énergie cinétique du véhicule. Cette énergie étant entendue comme celle que possède le véhicule du fait de son mouvement. Il perdrait donc logiquement cette qualité dès lors que le véhicule serait à l'arrêt. Or, il est de jurisprudence constante qu'un individu peut être qualifié de conducteur, même lorsque son véhicule est à l'arrêt ou en stationnement dès lors qu'il est constaté que celui-ci est impliqué dans l'accident⁴⁹⁴. En effet, il importe peu que le véhicule ne soit pas la cause du dommage. Ce qui

⁴⁹² Eu égard à la conception juridique de la garde, le propriétaire dudit véhicule est présumé en être le gardien. V. : Cass. 2^e civ., 24 juin 1992, n° 90-22.165 : *Bull. civ.* II, n° 172 ; Cass. 2^e civ., 19 juin 2003, n° 00-18.991 : *Bull. civ.* II, n° 198.

⁴⁹³ V. sur cette analyse : *Infra* Partie 1, Titre 2, Chapitre 1, Section 2,

⁴⁹⁴ Pour une jurisprudence récente : « *ne perd pas sa qualité de conducteur la personne dont le véhicule est en stationnement* » : Cass. 2^{ème} civ., 4 juill 2019, n° 18-15.194, *Inédit*, RCA 2019, comm. 306, note GROUDEL H. Le fait que le moteur soit ou non en marche lors de la réalisation du risque anormal est indifférent quant à la qualité de conducteur de la victime. V. : Cass. 2^e civ., 13 janv. 1988, n° 86-19.029 : *Bull. civ.* II, n° 14 : « *sont exclus du*

compte, c'est que le conducteur ait au moins contribué, par l'implication de son véhicule dans l'accident, à la réalisation du risque. Plus précisément, l'essentiel « *c'est que, d'une façon ou d'une autre, le responsable ait été à la source (même non causale) du fait dommageable par son comportement, sa situation ou ses pouvoirs* » tel que l'affirme M. le Professeur Jourdain⁴⁹⁵.

La manifestation de l'énergie cinétique du véhicule est à l'évidence un critère insuffisant pour retenir cette qualité. D'ailleurs, si un tel critère faisait foi, les personnes se déplaçant au moyen d'un engin de déplacement personnel non motorisé tels qu'une trottinette, des patins à roulettes, ou un skateboard devraient se voir accorder la qualité de conducteur du fait du déploiement de l'énergie cinétique de ces engins. Or, ces personnes sont considérées comme des piétons.

En définitive, ces deux critères ne permettent pas suffisamment de cerner la définition du créateur du risque et partant celle de conducteur. Tant est si bien que certains avancent l'idée que l'identification du chargé du risque repose sur un tout autre critère, selon nous trop vaste, qui est celui du lien de rattachement, à savoir la relation nécessaire entre l'activité du responsable et le dommage⁴⁹⁶. À notre sens, l'établissement de critères rationnels précis quant à la qualification de conducteur est incontournable afin que soient réparties les victimes d'accidents de la circulation en deux catégories bien distinctes, conformément à l'esprit et à la lettre de la loi Badinter.

2. La considération des critères rationnels

100. Une dualité de critères. L'analyse de deux critères en particulier – matériel et géographique – permet de distinguer plus clairement l'usager de la route qui revêt la qualité de conducteur au sens de la loi de 1985 de celui qui en est dépourvu. Ces critères seraient apparemment cumulatifs⁴⁹⁷. Pourtant, un seul semble prédominer.

101. Le critère géographique accessoire. D'aucuns soutiennent que le conducteur est celui qui est assis à la place qui lui réservée, derrière le volant. Assis à une autre place, il

bénéfice de l'article 3 de la loi du 5 juillet 1985 les conducteurs de véhicules terrestres à moteur, que ce moteur ait ou non été en marche au moment de l'accident ».

⁴⁹⁵ JOURDAIN P., « Du critère de la responsabilité civile », in *Liber amicorum, Études offertes à Geneviève Viney*, 2008, LGDJ, Connaissance du droit, pp. 553- 562, spéc. p. 561. V. notamment en ce sens : HUET J., « Pourquoi fallait-il en France une loi sur l'indemnisation des dommages consécutifs aux accidents de la circulation ? », in *Responsabilité et assurance, Mélanges Roger O. Dalq*, 1994, Larcier Bruxelles, pp. 293- 311, spéc. p. 308.

⁴⁹⁶ V. entre autres : JOURDAIN P., « Du critère de la responsabilité civile », *art.cit.* p. 556.

⁴⁹⁷ LEDUC F., « Le cœur et la raison en droit des accidents de la circulation », *RCA* n° 3, mars 2009, dossier 4, spéc. n° 15.

devient passager. Sorti ou descendu spontanément ou par la contrainte du véhicule, il devient piéton⁴⁹⁸. Selon la définition traditionnelle du concept de conducteur, l'occupation du siège qui lui est dévolue serait alors un facteur déterminant pour qualifier une personne de conducteur⁴⁹⁹. Cette localisation permettrait de le différencier de la victime non-conductrice n'ayant *a priori* pas accès aux commandes du véhicule. Or, dans la mesure où aucun texte de droit interne ou international, telle la Convention de Vienne, ne fait mention de la place que le conducteur doit avoir, ce critère géographique, qui plus est doctrinal, est critiquable. En l'état du droit positif, une telle absence d'exigence permet à la jurisprudence d'affirmer que la personne au volant n'est pas forcément celle qui est qualifiée de conducteur en raison des circonstances de l'accident. Et au regard du droit prospectif, il sera d'ailleurs constaté que l'avènement des nouvelles technologies relatives aux voitures connectées pourvues d'une intelligence artificielle partielle ou totale, peut s'opposer à qualifier de conducteur la personne au volant⁵⁰⁰. En tout état de cause, le critère géographique n'est pas ou ne sera pas un élément déterminant de la définition. Aussi, paraît-il plus opportun d'analyser le second critère qui participe davantage à une meilleure détermination de cette qualité. Le critère matériel demeure d'ailleurs implicitement mentionné dans le modèle de définition de conducteur qu'offre le droit international.

102. L'esquisse d'une définition du conducteur en droit international.

L'imprécision de la notion de conducteur dans les textes juridiques français conduit à se référer à une définition normative de droit international qui sert d'assise centrale à la notion de conducteur à retenir. La Convention de Vienne du 8 novembre 1968 donne une esquisse de la définition de conducteur se fondant notamment sur le critère de la maîtrise du véhicule terrestre à moteur. Cette convention exige au préalable que chaque véhicule soit doté d'un conducteur⁵⁰¹. Ensuite, est assimilée au conducteur toute personne physique et consciente⁵⁰², qui est jugée apte à la conduite grâce à l'obtention du permis de conduire⁵⁰³. Cet impératif se justifie par la

⁴⁹⁸ LAMBERT-FAIVRE Y., *L'argus* 1986, p. 2340 ; LAMBERT-FAIVRE Y., PORCHY-SIMON S., *op.cit.*, spéc. p. 641, n° 730 ; LANDEL J., NAMIN L., *Manuel de l'assurance automobile*, 4^e éd., 2008, L'Argus de l'Assurance, Les fondamentaux de l'assurance, 428 p., spéc. p. 130.

⁴⁹⁹ En ce sens : LARCHER F., *Aides à la conduite automobile et droit français de la responsabilité civile*, Thèse soutenue le 29 déc. 2010 à l'Université du Mans, 443 p., spéc. p. 57, n° 31.

⁵⁰⁰ V. *Infra* n°505 et s.

⁵⁰¹ Convention sur la circulation routière, signée à Vienne le 8 nov. 1968, art. 8, 1° : « tout véhicule en mouvement ou tout ensemble de véhicules en mouvement doit avoir un conducteur ». L'exigence est aussi reprise littéralement à l'art. R. 412-6 I C. route.

⁵⁰² Convention sur la circulation routière, signée à Vienne le 8 nov. 1968, art. 8, 3° : « tout conducteur doit posséder des qualités physiques et psychiques nécessaires et être en état physique et mental de conduire ».

⁵⁰³ Convention sur la circulation routière, signée à Vienne le 8 nov. 1968, art. 8, 4° : tout conducteur de véhicule à moteur doit avoir les connaissances et l'habileté nécessaires à la conduite du véhicule ».

nécessité d'être doté des connaissances théoriques relatives au Code de la route et de compétences pratiques quant à l'exercice de l'action de circuler sur la route. Mais surtout, cette convention internationale met l'accent sur le rôle que cet usager de la route doit jouer dans la conduite de son automobile afin de le qualifier de conducteur. Ce dernier serait ni plus ni moins la personne qui dirige le véhicule⁵⁰⁴, devant assumer son devoir constant de le contrôler⁵⁰⁵ et d'en maîtriser l'énergie cinétique en toutes circonstances⁵⁰⁶. À défaut de telles exigences, la qualification retenue de la personne serait par opposition celle de non-conducteur. Dès lors, bien que donnant un bel aperçu de la délimitation du concept de conducteur, cette définition est encore imprécise. L'analyse de la jurisprudence est alors incontournable dans la mesure où elle rend davantage compte de la délimitation de ce concept de conducteur.

103. Le critère de la maîtrise du véhicule retenu par la jurisprudence. L'absence de définition du concept de conducteur au sein de la loi de 1985 pourrait bien être volontaire. D'aucuns affirment que cette définition aurait été sciemment omise afin que les juges puissent « adopter une conception aussi stricte que possible de la notion de conducteur, pour permettre l'application la plus étendue du régime favorable réservés aux non-conducteurs »⁵⁰⁷. Il est vrai que les juges retiennent une approche restrictive de cette qualité en la subordonnant à un trait caractéristique essentiel. Le conducteur est celui qui conserve une certaine maîtrise effective du véhicule dont il est présumé être aux commandes⁵⁰⁸ ou, en tout en cas, est celui qui conserve la maîtrise des instruments de conduite, soit les « moyens de mise en mouvement » du véhicule au moment de la réalisation du risque de la circulation⁵⁰⁹. La qualité de conducteur est ainsi

⁵⁰⁴ Conformément à la Convention sur la circulation routière, signée à Vienne le 8 nov. 1968, art. 1^{er} : « toute personne qui assume la direction d'un véhicule, d'une automobile ou autre (cycle compris), ou qui, sur une route, guide des bestiaux, isolés ou en troupeaux, ou des animaux de trait, de charge ou de selle ».

⁵⁰⁵ Conformément à la Convention sur la circulation routière, signée à Vienne le 8 nov. 1968, art. 8, 5^o : « tout conducteur doit constamment avoir le contrôle de son véhicule ou pouvoir guider ses animaux ». L'exigence est reprise à l'art. R. 412-6, I C. route : « celui-ci [le conducteur] doit, à tout moment, adopter un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers des voies ouvertes à la circulation. Il doit notamment faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables ».

⁵⁰⁶ Conformément à la Convention sur la circulation routière, signée à Vienne le 8 nov. 1968, art. 13. 1^o : « tout conducteur de véhicule doit rester, en toutes circonstances, maître de son véhicule, de façon à pouvoir se conformer aux exigences de la prudence et à être constamment en mesure d'effectuer toutes les manœuvres qui lui incombent (...) ». L'exigence est reprise à l'article R. 412-6 II du Code de la route : « tout conducteur doit se tenir constamment en état et en position d'exécuter commodément et sans délai toutes les manœuvres qui lui incombent ».

⁵⁰⁷ V. entre autres : FLOUR J., AUBERT J.-L., SAVAUX É., *op.cit.*, spéc. p. 438, n^o 341.

⁵⁰⁸ LE TOURNEAU PH. (dir.), *Droit de la responsabilité et des contrats. Régimes d'indemnisation*, *op.cit.*, spéc. p. 2499, n^o 6212.12. V. en ce sens : Cass. 2^e civ., 9 juin 1993, n^o 91-20.675 : *Bull. civ.* II, n^o 197.

⁵⁰⁹ Un maître de stage n'ayant pas le pouvoir de direction et de contrôle du tracteur au moment de l'accident fait naître sur la tête de son élève, lequel est aux commandes des instruments de conduite, la qualité de conducteur : Cass. 2^e civ., 22 mai 2003, n^o 01-15.311 : *Bull. civ.* II, n^o 157, D. 2004, somm., 1342, obs., JOURDAIN P.

conditionnée par l'exercice de son activité de conduite en raison de la détention des pouvoirs de direction, de contrôle et d'usage du véhicule.

Ainsi, pour retenir cette qualité, il suffit que la victime, lors de la survenance de l'accident, ait été en situation d'exercer son activité de conduite, peu important que son engin soit en état de fonctionnement. À titre d'illustrations, est qualifié de conducteur au sens de la loi de 1985, le cyclomotoriste, qui, au moment de la collision avec une automobile, se tenait sur son cyclomoteur et essayait de le faire démarrer en pédalant⁵¹⁰ ou encore de le faire avancer à l'aide de ses jambes⁵¹¹. Est encore conducteur celui qui est à l'arrêt sur son engin⁵¹² ainsi que la personne qui fixe son casque tout en se tenant debout, les deux pieds au sol, son cyclomoteur entre les jambes⁵¹³. Le fait que le moteur soit ou non en marche lors de l'accident serait donc *a priori* indifférent à l'égard de la qualité de conducteur⁵¹⁴. Bien que ce point soit énoncé par la Cour de cassation⁵¹⁵, certains arrêts démontrent le contraire, énonçant que la maîtrise du véhicule est conservée et par conséquent la qualité de conducteur admise tant que le moteur est en marche⁵¹⁶, prenant fin lorsqu'il est coupé⁵¹⁷.

En outre, le fait que le conducteur ne soit pas à la place qui lui est dévolue, c'est-à-dire aux commandes du véhicule derrière le volant, serait également un critère déterminant. À titre d'illustration, perd la qualité de conducteur, l'usager qui, tout en restant à bord du véhicule, a quitté les commandes du véhicule en panne dont il n'avait plus la maîtrise, et qui fait une sieste sur la banquette arrière⁵¹⁸. Cette dernière jurisprudence démontre à l'inverse que la maîtrise du véhicule est nécessairement reliée à la place du conducteur aux commandes de l'engin.

L'étude de ces arrêts aboutit à une approche étroite du conducteur, le considérant alors comme la personne ayant des pouvoirs de commandement sur l'engin motorisé⁵¹⁹. Cette

⁵¹⁰ Cass. 2^e civ., 28 avr. 1986, n° 85-11.175 : *Bull. civ. II*, n° 63 et svts.

⁵¹¹ Cass. crim., 10 janv. 2001, n° 00-82.422 : *Bull. crim.*, n° 1. V. aussi le cas du cyclomoteur en panne qui est poussé du pied par un autre cyclomotoriste : Cass. 2^e civ., 4 juill. 2002, n° 01-03.402, *Inédit*, *RGDA* 2002, p. 975, note LANDEL J.

⁵¹² Cass. 2^e civ., 4 févr. 1987 : *Bull. civ. II*, n° 33.

⁵¹³ Cass. 2^e civ., 29 mars 2012, n° 10-28.129 : *Bull. civ. II*, n° 59, *D.* 2013, p. 49, obs. GOUT O.

⁵¹⁴ En ce sens : DAUSSE M., *op. cit.*, spéc. p. 123 ; FLOUR J., AUBERT J.-L., SAVAUX É., *op.cit.*, spéc. p. 438, n° 341.

⁵¹⁵ En ce sens : Cass. 2^e civ., 13 janv. 1988, n° 86-19.029 : *Bull. civ. II*, n° 14 : « sont exclus du bénéfice de l'article 3 de la loi du 5 juillet 1985 les conducteurs de véhicules terrestres à moteur, que ce moteur ait ou non été en marche au moment de l'accident ».

⁵¹⁶ Cass. 2^e civ., 18 févr. 2010, n° 09-12.250, *Inédit*, *RCA* 2010, comm. 112. En l'espèce, lors du choc accidentel, le véhicule du conducteur était arrêté sur le bord de la chaussée avec le moteur en marche.

⁵¹⁷ Cass. 2^e civ., 10 mars 1988, n° 87-10.321 : *Bull. civ. II*, n° 60. En l'espèce, après avoir éteint son moteur, l'automobiliste fut blessé en descendant de son véhicule. V. aussi : Cass. 2^e civ., 31 mai 1995, n° 93-17.100 : *Bull. civ. II*, n° 91. En l'espèce, le conducteur accidenté allait sortir de son véhicule arrêté et dont le moteur était coupé.

⁵¹⁸ Cass. crim., 31 mai 2016, n° 15-83.625 : *Bull. crim.*, n° 164, *RCA* 2016, alerte 18, obs., BLOCH L.

⁵¹⁹ VINEY G., *L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation*, *op. cit.*, spéc. p. 50, n° 27.

démarche l'assimile en réalité à la définition classique d'un gardien dont l'exercice de l'activité de conduite est caractérisé par la détention des pouvoirs de contrôle, de direction et d'usage dont il est investi. Toutefois, le critère de la maîtrise effective du véhicule, c'est-à-dire la réalisation de manière continue des tâches de conduite nécessaires à la circulation du véhicule⁵²⁰ ne permet pas de mettre un terme définitif au débat existant depuis 1985 sur la notion de conducteur⁵²¹. Ce critère prévaut toutefois en jurisprudence, notamment pour expliquer parfois que certaines personnes, qui se trouvent derrière le volant, ne sont pas nécessairement qualifiées de conducteur, ou que d'autres, qui ne se trouvent pas derrière le volant, le sont⁵²².

En réalité, un tel concept est fragile⁵²³. La notion de conducteur, en plus d'être confuse, est protéiforme et s'adapte finalement au gré des situations accidentelles. Cette notion n'est pas figée et ne doit pas l'être. Qui plus est, considérer que le « *risque automobile* »⁵²⁴ de survenance d'un accident de la circulation est, à coup sûr, imputé au conducteur en raison du déploiement de l'énergie cinétique de son véhicule ou encore de la maîtrise de ce dernier ne permet pas à l'évidence de cerner précisément la notion de conducteur. Si ce dernier en est effectivement le principal créateur potentiel, il sera constaté, dans nos développements ultérieurs, que d'autres personnes physiques, voire morales, ainsi que d'autres facteurs tant subjectifs qu'objectifs peuvent être à l'origine de ce risque créé ou du moins peuvent y concourir très fortement. Mais pour l'heure, seraient en définitive dépourvues de la qualité de conducteur, les victimes qui ne seraient pas à l'origine de la création du risque d'accident de la circulation.

B. La victime déchargée du risque de la circulation

104. Deux raisons expliquent que les victimes en situation de faiblesse soient déchargées du risque d'accident de la circulation. Les victimes non-conductrices sont exposées le plus durement au risque anormal de la circulation car elles ne disposent pas d'une protection corporelle (1). De plus, elles subissent immédiatement les effets de l'énergie cinétique du véhicule du fait qu'elles n'en ont pas la maîtrise (2).

⁵²⁰ LARCHER F., *op.cit.*, spéc. p. 53, n° 24.

⁵²¹ En ce sens : MAURY C., « Controverse sur la notion de conducteur », *D.* 2005, chr. p. 938.

⁵²² V. *Infra* n°118 et s.

⁵²³ LARCHER F., *op.cit.*, spéc. p. 53.

⁵²⁴ ANTONI D., « Le risque automobile », in *Encyclopédie de l'assurance*, 1997, Economica, 1782 p., spéc. p. 1309.

1. L'absence de protection corporelle

105. Démarche. L'absence de protection corporelle se justifie par l'absence de protection constituée matériellement par l'habitacle du véhicule, c'est-à-dire de l'enveloppe d'acier protégeant *a contrario* le conducteur. En raison de cette absence, c'est alors directement le corps de la personne non-conductrice victime qui serait exposé au choc accidentel. Ce raisonnement n'est cependant que partiellement exact. D'une part, le conducteur peut en effet se trouver sur un engin motorisé, telle une moto, et ainsi être dépourvue d'une telle protection. D'autre part, il en va de même du passager transporté sur ce type d'engin, et surtout de celui transporté dans un véhicule terrestre à moteur qui serait finalement protégé par cette carapace d'acier. Revêtant des statuts différents, ces victimes – conducteurs, passagers – se trouveraient toutefois dans une même situation objective de faiblesse⁵²⁵. Pour autant, la loi de 1985 n'attribue un droit à la vulnérabilité qu'aux seuls passagers. Afin de mieux comprendre ce choix législatif, la situation de la catégorie des personnes passagères victimes d'une atteinte à la personne sera alors étudiée sous l'angle de la justification de l'absence de maîtrise du véhicule et non de celle de l'absence de protection corporelle. Un tel argument factuel justifiant de la situation de faiblesse des victimes non-conductrices ne serait en effet légitime qu'à l'égard des personnes qui sont complètement étrangères à l'automobile.

106. Les personnes en dehors du véhicule. Celles qui se trouvent en dehors du véhicule, sont les piétons et cyclistes⁵²⁶. Seules ces dernières, en action de marche ou arrêtées sur une voie de circulation d'une part, ou pratiquant le sport du cyclisme ou se déplaçant à bicyclette ou à rollers⁵²⁷ d'autre part, exposeraient en réalité immédiatement leur corps à des blessures mortelles ou non. La notion de piéton doit faire l'objet d'une précision dans la mesure où la loi exige une sorte de manichéisme entre conducteur et piéton⁵²⁸. En effet, est piéton tout conducteur avant qu'il monte dans son véhicule ou lorsqu'il en est descendu. C'est d'ailleurs en ce sens qu'il a été jugé que n'a pas encore la qualité de conducteur le piéton qui s'apprête à

⁵²⁵ V. sur cette analyse : *Infra* Partie 2, Titre 1, Chapitre 1, Section 1.

⁵²⁶ **BEDOUR J.**, *Pour un droit spécial aux accidents de la circulation routière*, 1968, LGDJ, 76 p., spéc. pp. 31 et 48.

⁵²⁷ En 1998, le ministère de l'Équipement et des transports (actuellement nommé Ministère de la transition écologique et solidaire) a soumis les patineurs aux règles du Code de la route relatives à la circulation des piétons. La personne qui circule en rollers emprunte le statut juridique du piéton. V. : Rép. Min. Intérieur 14 mai 1998, p. 1559, question écrite Sénat, n° 7148, 26 mars 1998. V. en plus sur le sujet : **LAVOILLOTTE M.-P.**, « Les risques... juridiques du roller », *art. cit.*

⁵²⁸ **LAMBERT-FAIVRE Y.**, **PORCHY-SIMON S.**, *op.cit.*, spéc. p. 630, n° 709.

monter dans le véhicule dont le moteur est éteint⁵²⁹. De même, perd sa qualité de conducteur la personne qui a été percutée par un véhicule lors du remplacement d'une roue sur le bord d'une route suite à une crevaison⁵³⁰ ; celle qui a été blessée au moment où, après avoir arrêté sa voiture, coupé le moteur et ouvert la portière, était en train de descendre de son véhicule⁵³¹ ; celle qui descend de son véhicule pour porter secours à une autre victime⁵³², ou encore celle descendue de son véhicule pour fermer la porte de son garage et qui se retrouve blessée en raison du recul du véhicule qui la percute⁵³³. En toute logique, la personne qui se trouve à l'extérieur du véhicule est qualifiée de piéton. Mais l'antonymie de cette qualification à l'égard de celle de conducteur n'est pas aussi limpide qu'il n'y paraît. La jurisprudence est en effet confrontée à de nombreuses circonstances accidentelles où la qualité de piéton peut être à l'inverse acquise par le conducteur⁵³⁴. De plus, la qualité de piéton peut aussi se concevoir différemment. Le Code de la route prévoit en effet plusieurs hypothèses spécifiques où certaines personnes doivent revêtir la qualité de piéton.

107. Le cas particulier de personnes assimilées à des piétons : les enfants conducteurs. Le critère de l'absence de protection corporelle justifiant de la situation de faiblesse dans laquelle se trouvent les victimes privilégiées trouve à s'appliquer pour les personnes assimilées à des piétons. Selon l'article R. 412-34 II du Code de la route, sont assimilées aux piétons : « 1° *Les personnes qui conduisent une voiture d'enfant, de malade ou d'infirme, ou tout autre véhicule de petite dimension sans moteur* »⁵³⁵. À titre d'illustration, concernant les voitures d'enfant, la jurisprudence tient compte de cette assimilation eu égard au problème relatif à la qualification du véhicule-jouet au volant duquel se trouve l'enfant. A été ainsi indirectement qualifié de piéton, l'enfant accidenté sur une piste de manège qui conduit un véhicule miniature réservé à des personnes dont l'âge ne dépasse pas cinq ans, dès lors que ce type de véhicule est assimilable à un jouet et non à un véhicule au sens de la loi Badinter⁵³⁶.

⁵²⁹ Cass. 2^e civ., 20 avr. 1988, n° 86-16.354 : *Bull. civ.* II, n° 90 (2nd esp.), *JCP* 1989, II, 21328, note DAGORNE-LABBE Y. ; *Gaz. pal.* 1989, somm. 369, note CHABAS F. ; Cass. crim., 26 nov. 2006, n° 13-80.204, *Inédit*, *RCA* 2014, comm. 52, obs. GROUDEL H.

⁵³⁰ Cass. 2^e civ., 12 févr. 1986, n° 84-10.116 : *Bull. civ.* II, n° 13.

⁵³¹ Cass. 2^e civ. 10 mars 1988, n° 87-10.321 : *Bull. civ.* II, n° 60 (1^{re} esp.), *JCP* 1989, II, 21328, note DAGORNE-LABBE Y.

⁵³² Cass. 2^e civ., 20 juill. 1987, n° 86-13.666 : *Bull. civ.* II, n° 164.

⁵³³ Cass. 2^e civ., 13 juill. 2006, n° 05-17.095 : *Bull. civ.* II, n° 199.

⁵³⁴ V. *Infra* n°118 et s.

⁵³⁵ Art. R. 412-34 II 1° du C. route.

⁵³⁶ Cass. 2^e civ., 4 mars 1998, n° 96-12.242 : *Bull. civ.* II, n° 65, *JCP* 1999, I, 137, obs. FAVRE-ROCHEX A. ; *RTD civ.* 1998, p. 693, obs. JOURDAIN P. ; *RCA* 1998, chr. 25 par GROUDEL H.

108. Le cas des infirmes. De même, sont assimilés à des piétons les « *infirmes qui se déplacent dans une chaise roulante mue par eux-mêmes ou circulant à l'allure du pas* »⁵³⁷. L'utilisation de ce moyen de transport spécifique, dont la personne ne peut se dissocier, car revêtant un caractère indispensable à celle-ci⁵³⁸, fait de la personne qui pilote cet engin dépourvu de moteur un piéton. Une décision prise *a contrario* par la Cour d'appel d'Aix-en-Provence confirme l'assimilation susmentionnée. Il a en effet été jugé que la personne assise dans un fauteuil roulant motorisé pouvant atteindre une vitesse supérieure à celle du pas « *fait de ce fauteuil un véhicule terrestre à moteur et de la personne qui le pilote un conducteur* »⁵³⁹. La personne infirme ne serait donc assimilée à un piéton que dans l'hypothèse, appréciée souverainement par les juges, où le fauteuil roulant ne dépasse pas une certaine vitesse ou n'est pas motorisé. Cela était encore vrai jusqu'au 6 mai 2021, date à laquelle la deuxième chambre civile de la Cour de cassation s'est prononcée clairement sur la question en affirmant solennellement « *qu'un fauteuil roulant électrique, dispositif médical destiné au déplacement d'une personne en situation de handicap, n'est pas un véhicule terrestre à moteur au sens de la loi du 5 juillet 1985* ». Force est de constater que la catégorie des victimes non-conductrices s'est donc récemment aggrandie⁵⁴⁰, posant ainsi la question d'une nouvelle rédaction de l'article R. 412-34 II 3° du Code de la route afin d'intégrer cette évolution jurisprudentielle.

En outre, la même solution pourrait d'ailleurs être transposable aux personnes handicapées ou à celles utilisant un exosquelette pour se déplacer. Pour ce faire, il serait souhaitable de se détacher de l'éventuelle qualification de véhicule en circulation qu'emprunterait l'exosquelette, à l'image de la jurisprudence divergente rendue par exemple sur les voitures ou les motos jouets dotés d'un moteur et dont l'utilisation est détournée de la fonction de simple jouet⁵⁴¹. En ce sens, la proposition de Madame le Professeur Nathalie Nevejans d'assimiler les personnes qui utilisent un exosquelette circulant à l'allure du pas ainsi que la suggestion de l'intégrer au sein de l'article R. 412-34 II, 2° du Code de la route est parfaitement louable et mérite d'être consacrée⁵⁴².

109. Hypothèses spécifiques de l'absence de qualification retenue de conducteur. Enfin, conformément à la disposition susmentionnée, une dernière catégorie de personnes

⁵³⁷ Art. R. 412-34 II 3° du C. route.

⁵³⁸ CHABAS F., *Les accidents de la circulation, op.cit.*, spéc. p. 106.

⁵³⁹ CA Aix-en-Provence, 5 mars 2015, n° 14/00486.

⁵⁴⁰ V. *Infra* n°309.

⁵⁴¹ V. *Supra* n°8.

⁵⁴² NEVEJANS N., *op.cit.*, spéc. p. 678, n° 815.

emprunte le statut juridique de piéton. Il s'agit de celles « *qui conduisent à la main un engin de déplacement personnel motorisé, un cycle ou un cyclomoteur* »⁵⁴³. Dans ces certaines situations accidentelles, il a en effet été jugé que la personne qui dirige ce type d'engin en le poussant uniquement à la main revêt la qualité de piéton. À titre d'illustrations, la qualification de conducteur est déniée au possesseur d'un véhicule en panne qui, à pied, le pousse d'une main et le dirige de l'autre⁵⁴⁴, ou encore à la personne qui court sur la chaussée en poussant son cyclomoteur pour tenter de le faire démarrer⁵⁴⁵, voire à celle qui traverse la chaussée à pied en tenant son cyclomoteur à la main⁵⁴⁶. Par ailleurs, il ne peut être fait abstraction de la modification récente apportée à l'article R. 412-34 II 2° du Code de la route. Auparavant, la catégorie d'« *engin de déplacement personnel motorisé* » n'y figurait pas. Cet ajout est en effet le résultat de l'avènement rapide de l'usage des mobilités douces motorisées telles les trottinettes électriques, gyropodes, monoroues et « *hoverboards* » sur les voies publiques. Les usagers de la route conduisant ainsi à la main ces nouveaux engins sont donc également assimilés à des piétons. En outre, dès lors qu'ils ne sont pas pourvus d'un moteur, ces engins ne sont pas considérés comme des véhicules terrestres à moteur au sens de la loi Badinter. Leurs conducteurs sont donc, en cas d'accident de la circulation, nécessairement assimilés à des piétons. Faut-il également constater qu'avant le décret relatif à la réglementation des engins de déplacement personnel⁵⁴⁷, les conducteurs de ces engins étaient également assimilés à des piétons car ces véhicules n'étaient pas non plus considérés comme des véhicules au sens de la loi de 1985⁵⁴⁸.

110. En définitive, ces quelques exemples jurisprudentiels démontrent pour la plupart que l'assimilation de la personne à un piéton s'opère soit parce que les circonstances accidentelles le justifient, soit parce que l'engin qu'elle conduit n'est pas un véhicule terrestre à moteur au sens de la loi Badinter ainsi que du Code des assurances, pouvant dès lors la comparer à un conducteur. Dans ces deux cas de figure, le critère de l'absence de protection corporelle justifie qu'elles soient considérées comme des victimes vulnérables devant faire l'objet d'une

⁵⁴³ Art. R. 412-34 II 2° C. route, modifié par le décret n° 2019-1082 du 23 oct. 2019.

⁵⁴⁴ Cass. crim., 22 mars 1988, *D.* 1988. IR 152.

⁵⁴⁵ Cass. 2° civ., 7 oct. 2004, n° 02-17.738: *Bull. civ.* II, n° 437, *D.* 2005, 938, note MAURY C.

⁵⁴⁶ Cass. 2° civ., 14 janv. 1987, n° 85-16.517, *Inédit*, *JCP* 1987, II, 20910, note CHABAS F.

⁵⁴⁷ Décret n° 2019-1082 du 23 oct. 2019.

⁵⁴⁸ À titre d'illustration, la Cour d'appel d'Aix-en-Provence a estimé qu'il ne pouvait être démontré que le pilote de la patinette électrique victime d'un accident de la circulation était conducteur dudit engin, dont la qualification en tant que véhicule terrestre à moteur au sens de la loi Badinter ne pouvait être établie : CA Aix-en-Provence, 5 avril 2018, n° 2918/274.

protection privilégiée par la loi de 1985, tout comme les personnes se trouvant en dehors du véhicule.

111. Dès lors, un second critère, plus illustratif encore, est nécessaire afin de rendre compte de la situation de faiblesse dans laquelle se trouveraient toutes les victimes non-conductrices au sens de la loi de 1985.

2. L'absence de maîtrise du véhicule impliqué dans l'accident

112. Des victimes assujetties à l'effet de l'énergie cinétique du véhicule. Outre le fait de se trouver *a priori* dans une situation de faiblesse, ces victimes « *passives* »⁵⁴⁹ seraient également tributaires des effets de l'énergie cinétique du véhicule. En effet, ces personnes subiraient le plus durement le risque né de la circulation du fait qu'elles ne développent et ne maîtrisent pas l'énergie cinétique du véhicule⁵⁵⁰. La maîtrise effective de l'engin motorisé, ou du moins de ces instruments de conduite, est uniquement attribuée à la personne sur qui pèse une probabilité élevée de réaliser un accident de la circulation. Autrement dit au créateur du risque, le conducteur. C'est par l'absence de ce critère de maîtrise du véhicule que les victimes d'accidents de la circulation seraient notamment dépourvues d'une telle qualité au moment de l'accident⁵⁵¹. N'étant dès lors les créatrices du risque anormal en raison de l'absence d'un tel critère, les personnes non-conductrices doivent donc être considérées comme de bien faibles menaces vis-à-vis des autres usagers de la route⁵⁵². Ce constat s'applique par conséquent tant aux personnes se trouvant en dehors du véhicule qu'à celles placées à l'intérieur mais ne disposant pas d'une certaine maîtrise de ce dernier.

113. La situation des passagers victimes en droit positif. L'article 1^{er} de la loi Badinter est précis. Les dispositions s'appliquent à toutes les victimes, « *même lorsqu'elles sont transportées en vertu d'un contrat* ». Bien que cela fut l'objet de vives critiques, l'assimilation dans ce cas précis des régimes de responsabilité contractuelle et délictuelle « *souligne*

⁵⁴⁹ LAMBERT-FAIVRE Y., « La réforme du droit français de la responsabilité civile », *art.cit.*, spéc. p. 47.

⁵⁵⁰ JO, Déb. parl., Ass. Nat., 1^{ère} session ordinaire de 1984-1985, compte rendu intégral, 18 déc. 1984, p. 7052 ; JO, Déb. parl., Sénat, 2^{nde} session ordinaire de 1984-1985, compte rendu intégral, 4^e séance, 10 déc. 1985, p. 184.

⁵⁵¹ En ce sens : FLOUR J., AUBERT J.-L., SAVAUX É., *op.cit.*, spéc. p. 438, n° 341 ; VINEY G., *L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation, op.cit.*, p. 50, n° 27.

⁵⁵² JO, Déb. parl., Sénat, 2^{nde} session ordinaire de 1984-1985, compte rendu intégral, 4^e séance, 10 déc. 1985, p. 184. Paroles de M. Robert Badinter.

l'identique vulnérabilité du passager victime »⁵⁵³. Au moment de la réalisation de l'accident de la circulation, il n'y a donc plus de distinction entre la catégorie des victimes transportées à titre gratuit « *créée par le fait juridique* » et celles transportées à titre onéreux « *créée par l'acte juridique* »⁵⁵⁴. Cependant, fruit d'un amendement au cours des travaux préparatoires, l'extension de la protection de la loi de 1985 au bénéfice de ces victimes transportées n'a été qu'incidente et n'a pas fait l'objet d'une véritable réflexion sur ce point⁵⁵⁵.

En droit interne, la Cour de cassation interprète largement la qualité de victime passagère transportée. Il importe que cette victime revête un statut particulier⁵⁵⁶, ou qu'elle soit transportée en raison d'un contrat de transport en particulier ou non, lors de la réalisation de l'accident la circulation⁵⁵⁷. L'intérêt est d'admettre l'application de la loi Badinter en dépit des relations contractuelles unissant le transporteur et la victime passagère.

114. L'extension critiquable de la protection privilégiée offerte aux passagers. Cette initiative législative « *d'avoir traité les victimes créancières d'une obligation contractuelle de sécurité résultant d'un contrat de transport de personnes, à égalité avec les victimes qui n'ont pas cette qualité* »⁵⁵⁸ ne manque pas d'être approuvée⁵⁵⁹. Mais elle est toutefois critiquable du fait des nombreuses interrogations qu'elle soulève.

Premièrement, au regard du critère de l'absence de protection corporelle lors du choc accidentel, le passager à l'intérieur du véhicule devrait en toute logique être exclu de la protection privilégiée que la loi lui offre en qualité de victime non-conductrice. Abrisé par l'habitacle du véhicule, le passager n'est pas placé dans la même situation de faiblesse que la

⁵⁵³ LAMBERT-FAIVRE Y., « La réforme du droit français de la responsabilité civile », *art.cit.*, spéc. p. 47.

⁵⁵⁴ MAZIÈRE P., *Le principe d'égalité en droit privé*, 2003, PUAM, Institut de Droit des Affaires, 477 p., spéc. p. 171, n° 256.

⁵⁵⁵ V. SOLLETTY B., « La loi du 5 juillet 1985 et le contrat de transport », *JCP* 1991, I, 3508.

⁵⁵⁶ À titre d'illustration : salarié passager accidenté du travail : Cass. Ass. Plén., 2 févr. 1990, 89-10.682 : *Bull. A.P.*, n° 2 ; salarié passager d'un tracteur conduit dans un champ par un autre salarié de la même entreprise : Cass. crim., 11 mars 2014, n° 12-86.769 : *Bull. crim.*, n° 69 ; passager membre de la famille du conducteur responsable : Cass. 2° civ., 3 oct. 1990, n° 89-16.113 : *Bull. civ.*, II, n° 174, *RTD civ.* 1991, p. 129, obs. JOURDAIN P. ; passager propriétaire du véhicule impliqué dans l'accident et proche parent du conducteur : Cass. 2° civ., 19 juin 2003, n° 00-18.991 : *Bull. civ.* II, n° 198.

⁵⁵⁷ Hypothèse accidentelle dans laquelle un passager a la qualité d'employeur : Cass. 2° civ., 6 mars 1991, n° 89-15.697 : *Bull. civ.* II, n° 70, *D.* 1991, p. 257 note GROUDEL H.

⁵⁵⁸ OUDOT P., « Régime des accidents de la circulation », *Rép. civ.* 2019, n° 78.

⁵⁵⁹ En ce sens : LARROUMET CH., « L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation : l'amalgame de la responsabilité civile et de l'indemnisation automatique [à propos de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985] », *art. cit.* Par ailleurs, les passagers transportés se trouvent dans une situation davantage confortable. Eux-seuls bénéficient avec la loi de 1985 de l'extension du domaine de l'assurance obligatoire garantissant leur responsabilité au titre de l'art. L. 211-1 alinéa 2 C. assur. Lorsqu'ils sont à l'origine d'un accident de la circulation, leur responsabilité est en effet obligatoirement couverte par le contrat d'assurance de responsabilité du véhicule dans lequel ils se trouvent. À moins que le passager ne soit coauteur ou complice d'un vol de véhicule impliqué dans un accident de la circulation. Dans ces conditions, le passager perd sa qualité de victime privilégiée et n'est dès lors plus couvert par la garantie d'assurance conformément à l'art. L. 211-1 alinéa 2 du C. assur.

personne vulnérable qui se trouve être en dehors du véhicule. Aussi, affirmer que le corps de la victime est directement exposé au choc accidentel est en partie contestable. Ce critère devrait en réalité uniquement permettre de qualifier de victime vulnérable le passager qui se trouve sur l'engin motorisé, tel qu'une motocyclette par exemple dépourvue d'habitacle d'acier protecteur.

Deuxièmement, le critère de l'absence de maîtrise du véhicule est de même contestable concernant les passagers. En effet, les passagers « *enfermés dans leur véhicule sont exposés aux risques de la circulation beaucoup plus qu'ils ne les créent* »⁵⁶⁰. Le rôle passif de ces derniers, profitant de « *la commodité et du plaisir que procure la circulation motorisée* »⁵⁶¹, suffit à les assimiler finalement à des personnes vulnérables se trouvant dans une situation de faiblesse et de danger, et donc à des victimes privilégiées désignées à l'article 3 de la loi de 1985. Or, dans certaines situations accidentelles, la maîtrise du véhicule n'est pas systématiquement attribuée à la personne présumée créatrice du risque anormal réalisé. En effet, nombreuses sont les décisions jurisprudentielles où le passager transporté d'un véhicule terrestre à moteur au sens de la loi Badinter acquiert la maîtrise du véhicule. De plus, certains passagers de véhicule de transport ne bénéficient pas de la protection privilégiée de la loi Badinter alors même qu'ils ne maîtrisent aucunement le véhicule. Tel est le cas des passagers transportés par un engin circulant sur une voie ferrée ou sur une voie propre, tels que les trains et tramways⁵⁶².

115. L'exclusion incohérente des victimes passagères de véhicules non intégrés dans la loi de 1985. Trente-cinq années d'application jurisprudentielle permettent de constater les incohérences de cette exclusion. Le cas des collisions accidentelles lors des passages à niveau par exemple est significatif. En principe, l'application de la loi Badinter est exclue lors d'une collision accidentelle entre un véhicule au sens de loi Badinter et un train⁵⁶³, ou avec un

⁵⁶⁰ PEYREFITTE L., « Le nouveau statut du passager transporté par la route », in *Mélanges en hommage à André Breton et Fernand Derrida*, 1991, Dalloz, pp. 321-332, spéc. p. 322.

⁵⁶¹ BEDOUR J., *op.cit.*, p. 31.

⁵⁶² Conformément à l'art. 1^{er} de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985.

⁵⁶³ V. par ex. : Cass. 2^e civ., 19 mars 1997, n° 95-19.314 : *Bull. civ. II*, n° 78, *RCA* 1997, n° 196 ; Cass. 2^e civ., 17 nov. 2016, n° 15-27.832 : *Bull. civ. II*, n° 18, *RTD civ.* 2017, p. 166, obs. JOURDAIN P. ; Cass. 2^e civ., 8 déc. 2016, n° 15-26.265, *Inédit*.

tramway⁵⁶⁴, voire même entre l'un de ces deux moyens de transports et une victime non conductrice⁵⁶⁵.

Pourtant, la Cour de cassation a déjà eu l'occasion d'appliquer la loi de 1985 dans les mêmes circonstances⁵⁶⁶. Face à de telles hypothèses, les personnes blessées passagères de ces transports sont soumises au régime du droit commun lors de leur trajet, mais exceptionnellement soumises à celui issu de la loi Badinter « *quelques dixièmes voire quelques centièmes de secondes à chaque passage à niveau (ou croisement)* »⁵⁶⁷, ou encore à chaque passage ouvert à la circulation d'autres usagers de la route.

Par ailleurs, en l'absence de collision entre une voiture et un train ou un tramway, la Cour de cassation admet d'ores-et-déjà l'application de la loi Badinter au passager victime blessé en cas de chute à bord d'un véhicule terrestre à moteur⁵⁶⁸ ou en cas de chute lors de la descente du véhicule⁵⁶⁹ voire de sa montée⁵⁷⁰. Par parallélisme, cela signifierait que les passagers d'un train ou d'un tramway blessés dans une telle situation accidentelle bénéficieraient, au même titre que les passagers actuellement soumis aux dispositions de la loi Badinter, de la protection plus favorable offerte par le régime spécial de responsabilité du fait des véhicules terrestres à moteur, et plus encore de la protection offerte par le régime d'indemnisation privilégié dont bénéficie les victimes non-conductrices soumises à l'article 3 de la loi.

Dès lors, l'intégration prospective souhaitée des trains et tramways au sein du « régime spécial de responsabilité du fait des véhicules terrestres à moteur » mettrait fin à la différence de protection existante relatif aux passagers de ces transports spécifiques, lesquels sont tantôt

⁵⁶⁴ V. par ex. : Cass. 2^e civ., 18 oct. 1995, n° 93-19.146 : *Bull. civ. II*, n° 239, p. 139, *JCP* 1995, IV, 2577 ; *RCA* 1996, n° 12 ; Cass. 2^e civ., 29 mai 1996, n° 94-19.823 : *Bull. civ. II*, n° 108, *JCP* 1996, IV, 1631. V. en plus : **BLANC G.**, « L'inapplicabilité de la loi du 5 juillet 1985 à un accident impliquant un tramway », *D.* 1997, p. 213 ; CA Colmar, 20 sept. 2002, n° 2000/05225, *JCP* 2003, IV, 2934. Jurisprudence récemment confirmée : Cass. 2^e civ., 5 mars 2020, n° 19-11.411 : *Bull. civ. II*, *RTD civ.* 2020, p. 639, obs. JOURDAIN P. En l'espèce, l'art. 1^{er} de la loi du 5 juill. 1985 ne s'applique pas au heurt d'un piéton par un tramway car le point de choc ne se situe pas sur le passage piéton mais sur la partie de voie propre du tramway après ce passage.

⁵⁶⁵ Cass. 2^e Civ., 17 nov. 2016, n° 15-27.832 : *Bull. civ. II*, n° 18, *D.* 2017 ; *RCA* 2017 n° 33, note GROUDEL H.

⁵⁶⁶ À titre d'illustrations : sur l'application de la loi de 1985 aux tramways : Cass. 2^e civ., 16 juin 2011, n°10-19.491 : *Bull. civ. II*, n° 132, *D.* 2011, p. 1756, obs. GALLMEISTER O ; *RTD civ.* 2011, p. 774, obs. JOURDAIN P. ; *RCA* 2011, p. 326, note GROUDEL H. ; *RGDA* 2011, p. 997, obs. LANDEL M. ; *D.* 2011, p. 2184, somm. GALLMEISTER I. Sur l'application de la loi de 1985 aux transports ferroviaires : Cass. 2^e civ., 17 mars 1986, n° 84-16.011 : *Bull. civ. II*, n° 40. En l'espèce, s'agissant d'un dommage matériel subi par la SNCF dans une collision survenue à un passager à niveau, c'est l'art. 5 de la loi de 1985 qui s'applique. Il n'empêche qu'il avait été fait application de la loi Badinter.

⁵⁶⁷ Cass. 2^e civ., 16 juin 2011, n° 10-19.491 : *Bull. civ. II*, n° 132, *D.* 2011. 2184, *RCA* 2011, comm. 326, note GROUDEL H., *Gaz. Pal.* 5-6 oct. 2011, p. 13, obs. Mekki M.

⁵⁶⁸ Cass. 2^e civ., 25 janv. 2001, n° 99-12.506 : *Bull. civ. II*, n° 14.

⁵⁶⁹ Cass. 2^e civ., 7 nov. 1988, n° 87-90.531 : *Bull. civ. II*, n° 375 ; Cass. 2^e civ., 11 oct. 1989, n° 88-15.598 : *Bull. civ. II*, n° 163 ; Cass. 2^e civ., 19 janv. 1994, n° 92-13.804 : *Bull. civ. II*, n° 27. La loi du 5 juillet 1985 fut également appliquée à un passager tombant du toit d'un autobus : Cass. 2^e civ., 8 nov. 1993, n° 91-18.127 : *Bull. civ. II*, n° 316.

⁵⁷⁰ Cass. Ass. Plén., 25 oct. 1985, n° 84-15.140 et 84-16.716 : *Bull. A.P.*, n° 5.

soumis au régime du droit commun lors de leur trajet, tantôt exceptionnellement au régime plus favorable de la loi Badinter⁵⁷¹. Le dernier projet de réforme de la responsabilité civile⁵⁷², nettement inspiré de divers avant-projets⁵⁷³ et rapports⁵⁷⁴, admet d'ailleurs que l'exclusion actuelle de l'application de la loi Badinter aux trains ou tramways impliqués dans une collision accidentelle ne se justifie plus et propose à bon droit sa suppression. En revanche, il demeure regrettable que la dernière proposition sénatoriale de juillet 2020 infirme l'extension du champ d'application de la loi de 1985 à ces véhicules au motif qu'une telle décision doit faire l'objet d'un débat plus approfondi. Il aurait été opportun, dans un impératif d'amélioration de la situation des victimes passagères de ces véhicules, qu'elles soient soumises aux mêmes règles d'indemnisation que celles qui le sont d'ores et déjà dès lors qu'elles sont les passagères d'un véhicule au sens de la loi Badinter⁵⁷⁵. À moins que le parti pris par la Cour de cassation dans un arrêt du 11 décembre 2019 ne semble avoir influé une telle décision⁵⁷⁶, laquelle semble désormais être, du moins en ce qui concerne les chemins de fer, en contradiction manifeste avec le droit de l'Union européenne⁵⁷⁷.

⁵⁷¹ En ce sens : **VINEY G.**, « Conclusions du colloque sur les accidents de la circulation », *RCA* 2012, dossier 29, spéc. p. 11.

⁵⁷² **URVOAS J.-J.** (dir.), *op.cit.*, p. 14, art. 1285. La partie de la disposition de l'art. 1^{er} de la loi du 5 juillet 1985 « à l'exception des chemins de fer et des tramways circulant sur des voies qui leur propres » est supprimée.

⁵⁷³ **CATALA P.** (dir.), *Avant-projet de réforme du droit des obligations* (articles 1101 à 1386 du Code civil) et *du droit de la prescription* (art. 2234 à 2281 du Code civil), rapport à M. Pascal Clément, Garde des Sceaux, ministre de la Justice, 22 sept. 2005, 184 p., spéc. p. 169 : « les accidents de chemin de fer et de tramway sont assimilés aux autres accidents dans lesquels un véhicule terrestre à moteur est impliqué », art. 1385, alinéa 1^{er}, disponible en ligne] : http://www.justice.gouv.fr/art_pix/RAPPORTCATALASEPTEMBRE2005.pdf ; AN, *Proposition de loi visant à améliorer l'indemnisation des victimes de dommages corporels à la suite d'un accident de la circulation*, n° 2055, faite par M. LEFRAND G., député, art. 12 « extension de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 aux chemins de fer et aux tramways » ; Sénat, *Proposition de loi portant réforme de la responsabilité civile*, n° 657, présentée par le Sénateur Laurent Bêteille, session extraordinaire de 2009-2010, en date du 9 juill. 2010, p. 8 : « l'art. 1386-56 étend l'application de ce régime spécial à tout accident impliquant un véhicule terrestre à moteur, y compris un tramway ou un train » ; **TERRÉ F.** (dir.), *Pour une réforme du droit de la responsabilité civile*, févr. 2012, 87 p., spéc. p. 59, art. 25, sur la suppression de l'exclusion du régime spécial des chemins de fer et tramways.

⁵⁷⁴ Rapport annuel Cour. cass., 2005, *Première partie, Suggestions de modifications législatives ou réglementaires*, p. 15.

⁵⁷⁵ V. Annexe.

⁵⁷⁶ Il doit être précisé que le Règlement CE 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 oct. 2007 limite les initiatives nationales concernant les accidents survenus sur les chemins de fer. V. à titre d'illustration : Cass. 1^{ère} civ., 11 déc. 2019, n° 18-13.840 : *Bull. civ. I, RTD civ.* 2020, p. 119, obs. JOURDAIN P. En l'espèce, la Cour de cassation est revenue sur sa jurisprudence excluant l'exonération partielle du transporteur ferroviaire de personnes en cas de faute de la victime. Réalisant un revirement de jurisprudence, la Cour de cassation affirme en effet qu'il résulte de l'article 11 de ce Règlement « que le transporteur ferroviaire peut s'exonérer de sa responsabilité envers le voyageur lorsque l'accident est dû à une faute de celui-ci, sans préjudice de l'application du droit national en ce qu'il accorde une indemnisation plus favorable des chefs de préjudices subis par la victime ». Cette exception ne concerne donc pas, selon la Cour, les conditions de la responsabilité civile du transporteur mais seulement ses effets. Seules les conditions sont impérativement soumises au droit de l'Union européenne. V. plus précisément sur ce sujet : **KNETSCH J.**, « Réforme de la responsabilité civile : faut-il soumettre les accidents ferroviaires au régime de la loi Badinter ? », *D.* 2019, p. 138.

⁵⁷⁷ En ce sens : **BLOCH C.**, « Chronique de responsabilité civile », *JCP* 2020, doct. 503.

116. L'incertitude de la désignation de la victime non-conductrice. Au sein de la loi de 1985, il ne fait aucun doute que la qualité de non-conducteur de la victime est une prédisposition en elle-même qui la place dans une situation de faiblesse, et plus particulièrement de dangerosité face au risque d'accident de la circulation. C'est sur la base d'un tel argumentaire que la loi protège de manière privilégiée l'atteinte à leur personne⁵⁷⁸. Pour autant, les arguments avancés qui permettent de justifier d'une telle situation objective de faiblesse sont parfois critiquables. La protection légitime offerte par la loi à l'égard du statut des victimes qui se trouvent parfois en dehors du véhicule est légitime. En revanche, la protection étendue offerte aux victimes qui se trouvent à l'intérieur du véhicule est critiquable. L'ensemble des victimes non-conductrices ne se trouverait pas réellement dans une situation de faiblesse. Dès lors, la situation dans laquelle ces victimes se trouvent ne peut pleinement légitimer la répartition faite par la loi de 1985 entre les non-conducteurs d'une part et les conducteurs d'autre part. D'autant plus que la situation dans laquelle se trouve les conducteurs en qualité de créateur de risque anormal est également équivoque et ne permet pas de rendre compte d'une définition précise de la notion de conducteur. Les traits caractéristiques déterminant peu ou prou le créateur de risque ne sont pas suffisamment clairs afin que puisse être retenue par contrecoup une définition manifeste de la victime non-conductrice. La jurisprudence peine à apprécier précisément les contours de la notion de conducteur, occasionnant en pratique de nombreuses difficultés de qualification et ne permettant pas par conséquent de déterminer précisément la qualité de victime non-conductrice.

117. Force est de constater qu'il demeure impossible de parvenir à une désignation concrète de la qualité de victime non-conductrice dès lors que celle de conducteur fait défaut. Confrontée sans cesse à des situations accidentelles diverses, sera-t-il constaté que la jurisprudence n'a semble-t-il pas eu d'autres possibilités que de déterminer au cas par cas la qualité de victime conductrice et *ipso facto* celle de victime non-conductrice, faisant souvent abstraction des critères préétablis – géographique et maîtrise – en fonction des circonstances de l'accident. De cette démarche prétorienne, un changement de désignation de la qualité de victime non-conductrice est alors perceptible, au gré des circonstances accidentelles survenues.

⁵⁷⁸ Elles n'en demeurent pas moins tenues sur le fondement du droit commun lorsqu'elles provoquent un accident de la circulation.

§2. Le changement de désignation de la qualité de victime non-conductrice

118. L'appréciation *in concreto* de la qualité de victime non-conductrice en fonction des situations accidentelles. L'appréciation de la qualité de victime non-conductrice est soumise à celle que les juges retiennent *a contrario* de conducteur. Selon certains auteurs, il n'y aurait que peu d'intérêt à vouloir définir la notion de conducteur à travers les « *plaisantes divagations de la Cour de cassation* »⁵⁷⁹. L'inventaire des solutions rendues n'aurait que peu d'intérêt effectivement. Néanmoins, une analyse du *corpus* d'arrêts relatif à certaines situations accidentelles rend compte de l'importance de cette appréciation souveraine des juges dans la détermination du statut de conducteur et par opposition, dans celle de la victime visée à l'article 3 de la loi de 1985. Cette analyse essentielle, permettant notamment de reconnaître la protection légale privilégiée accordée aux victimes non-conductrices, s'avère pour le moins délicate. La jurisprudence fait état de nombreux cas d'accidents de la circulation où la détermination des qualités de conducteur et de non-conducteur vacille au gré de ces cas de figure. L'identification des non-conducteurs ne s'effectue pas toujours nécessairement par opposition à celle des conducteurs de véhicules terrestres à moteur. La qualité de ces victimes est en réalité interchangeable en fonction des circonstances de l'accident survenu. Un individu considéré théoriquement comme non-conducteur peut en effet acquérir la qualité de conducteur et inversement. Aussi, la qualification de non-conducteur de la victime pourrait-elle se perdre au profit de celle de conducteur (A), ou prévaloir sur celle-ci (B).

A. La perte de la qualification de non-conducteur de la victime

119. Le partage de la maîtrise du véhicule impliqué dans l'accident. Selon un auteur, il existerait différents partages de la maîtrise du véhicule. L'un serait un partage horizontal de l'exercice de l'activité de conduite où seule la maîtrise matérielle du véhicule serait partagée par deux personnes. L'autre serait un partage vertical de l'activité de conduite entre la maîtrise matérielle du véhicule par une personne et la maîtrise intellectuelle par l'autre personne⁵⁸⁰. Eu égard à certaines hypothèses accidentelles de la route, la jurisprudence semble d'ailleurs s'appuyer tantôt sur le partage vertical de la maîtrise du véhicule tantôt sur le partage horizontal pour dénier la qualité de non-conducteur à la victime.

⁵⁷⁹ CONTE PH., « Quel droit civil enseigner ? », *RTD civ.* 1998, p. 292. V. aussi : LE TOURNEAU PH. (dir.), *Droit de la responsabilité et des contrats. Régimes d'indemnisation, op.cit.*, spéc. p. 2499, n° 6212.13.

⁵⁸⁰ LARCHER F., *op.cit.*, spéc. p. 54.

120. La perte légitime de la qualité de passager en raison de la maîtrise intellectuelle du véhicule. Lorsque la jurisprudence s'appuie sur la maîtrise intellectuelle du véhicule afin de déterminer la perte de la qualité de non-conducteur, cela signifie qu'elle se focalise sur les pouvoirs qu'à cette personne sur les commandes du véhicule. Cette maîtrise « *consiste à imposer un style de conduite en agissant directement et à tout moment sur certains organes de contrôle et/ou de direction du véhicule. Plus précisément, elle renvoie au pouvoir de se substituer, à tout moment, au détenteur de la maîtrise matérielle pour le corriger en exécutant à sa place, partiellement ou totalement, une tâche de conduite. Elle implique donc l'exécution, de manière ponctuelle, d'une partie ou de la totalité d'une tâche de conduite qui s'impose à celui qui exerce l'activité de conduite* »⁵⁸¹.

La jurisprudence rendue dans le domaine des véhicules auto-écoles met en lumière la possibilité qu'un passager peut maîtriser exceptionnellement le véhicule et ainsi acquérir la qualité de conducteur. Certaines décisions révèlent que les qualités de conducteur et de passager sont en effet interchangeables. Ainsi, dans un arrêt de 1991, il a pu être jugé que le moniteur perd sa qualité de passager au profit de celle de conducteur dès lors qu'il conserve le pouvoir de commandement du véhicule du fait qu'il se réserve la possibilité d'intervenir dans la conduite de l'engin et d'en retirer la maîtrise à l'élève qui reste soumis à ses directives⁵⁸². La deuxième chambre civile de la Cour de cassation a réaffirmé cette position dans un arrêt du 29 janvier 2000⁵⁸³. En l'espèce, ce qui a été jugé déterminant dans l'attribution de la qualité de conducteur au moniteur passager, c'est le contrôle de « *la marche de la conduite du véhicule* » fondé sur le prononcé de consignes précises et principalement la capacité de pouvoir « *à tout moment retirer à l'élève la maîtrise du véhicule en intervenant directement et personnellement dans la conduite* ». La prévalence du critère de la maîtrise intellectuelle du véhicule pourrait d'ailleurs inciter à admettre que la personne en conduite accompagnée n'aurait donc pas la qualité de conducteur en cas d'accident.

⁵⁸¹ LARCHER F., *op.cit.*, spéc. p. 54.

⁵⁸² Sur l'attribution de la qualité de conducteur au passager en raison de son intervention effective sur les commandes du véhicule accidenté : v. Cass. 2^e civ., 27 nov. 1991, n^o 90-11.326 : *Bull. civ.* II, n^o 321. *Contra.* : Cass. 2^e civ., 19 oct. 1988, n^o 87-14.372 : *Bull. civ.* II, n^o 200. En l'espèce, le moniteur « *n'était pas en mesure ni de diriger le véhicule ni d'intervenir efficacement en cas de fausse manœuvre de sa cliente* ». L'élève de l'auto-école, déjà titulaire du permis de conduire en prenant les leçons de conduite pour se remettre à niveau, est qualifié de conducteur.

⁵⁸³ Cass. 2^e civ., 29 janv. 2000, n^o 98-18.847 et 98-18.848 : *Bull. civ.* II, 2000, II, n^o 105, *RCA* 2000, comm. 294, note GROUDEL H. ; *JCP* 2000, II, 10571, note BAILLOEUIL D.

Aussi, il existe au cours de la réalisation de ces cas d'accident de la circulation un partage vertical des pouvoirs sur le véhicule entre ces deux personnes physiques⁵⁸⁴. L'une possédant la commande de la conduite du véhicule, c'est-à-dire la maîtrise intellectuelle, tandis que l'autre détient la maîtrise matérielle de ce dernier. Partant, en qualifiant le moniteur de conducteur et non l'élève de l'auto-école, les juges ont attribué cette qualité au seul détenteur de la commande de la conduite, c'est-à-dire à « *celui qui peut, à tout moment, substituer le pouvoir de contrôle ou le pouvoir de direction, voire les deux* » et non à celui qui, en réalité, « *exerce ces pouvoirs pour assurer la circulation du véhicule* »⁵⁸⁵. À moins que cette substitution ne puisse se faire. Dans ce cas, l'élève d'auto-école reste alors seul conducteur du véhicule⁵⁸⁶.

Au final, dans ces hypothèses, les deux qualités interchangeables demeurent l'une et l'autre légitimes. Les juges ont eu certainement pour objectif de ne pas assimiler l'élève de l'auto-école, apprenti-conducteur, au sort défavorable que la loi Badinter réserve aux victimes conductrices d'une part⁵⁸⁷. Ils ont probablement eu pour objectif d'autre part de retirer au moniteur sa qualité de victime non-conductrice dans un souci d'identifier le véritable créateur du risque anormal survenu. En revanche, ce qui semble moins légitime dans ces situations, c'est le fait d'évincer le critère géographique et surtout le critère de maîtrise matérielle du véhicule, qui pourtant caractérise principalement la qualité de conducteur. De même, ces solutions demeurent pour le moins surprenantes dès lors qu'à l'inverse, dans certaines situations accidentelles, ce critère est retenu pour qualifier le passager de conducteur.

121. La perte illégitime de la qualité de passager par l'acquisition de la maîtrise matérielle du véhicule. Certaines décisions jurisprudentielles révèlent l'incohérence de la dénégation de la qualité de passager lorsque les juges se basent sur la maîtrise matérielle du véhicule. Cette maîtrise « *vise l'activité de conduite, plus précisément la réalisation de manière continue des tâches de conduite nécessaires à la circulation du véhicule sur la chaussée. Elle implique donc la détention des pouvoirs nécessaires pour faire circuler le véhicule, mais pas nécessairement en totalité* »⁵⁸⁸.

⁵⁸⁴ En ce sens : LARCHER F., *op.cit.*, spéc. p. 54, n° 27.

⁵⁸⁵ *Ibid.*, spéc. p. 53, n° 24.

⁵⁸⁶ CA Angers, Ch. civ. A, 26 févr. 2019, n° 16/02140 : « (...) seule au guidon du véhicule [moto-école] et ainsi investie des pouvoirs de contrôle et de direction de l'engin, elle en est, à la fois conducteur et gardien ». En l'espèce, le moniteur, qui se trouvait dans un autre véhicule, n'avait aucun moyen de contrôle ni de direction de la moto sur laquelle la victime recevait des instructions par radio, faute de pouvoir accéder aux commandes de la moto.

⁵⁸⁷ En ce sens : LEDUC F., « Le cœur et la raison des accidents de la circulation », *art.cit.*, spéc. n° 16.

⁵⁸⁸ LARCHER F., *op.cit.*, spéc. p. 54.

À titre d'illustration, il a été jugé qu'est conducteur un enfant âgé de treize ans assis sur le siège passager lorsqu'il a involontairement mis en mouvement le véhicule après avoir actionné le démarreur pour mettre en marche l'autoradio⁵⁸⁹. En l'espèce, le choix de cette qualification est difficilement justifiable. En dehors même de la qualité de passager, il est contestable de retenir une maîtrise matérielle absolue du véhicule. Eu égard à son âge, l'individu ne sachant ni le diriger ni même l'arrêter car ne disposant pas des qualités physiques et psychiques nécessaires, celui-ci ne révèle pas non plus un état physique et mental suffisant pour conduire. En réalité, la situation ne s'explique qu'à l'égard du droit des assurances. Il faut en effet rappeler que la loi de 1985 est une loi notamment d'indemnisation. Ainsi, pour que la victime puisse avoir droit à l'indemnisation du fait de l'atteinte à sa personne, un responsable et surtout un débiteur de l'indemnisation doit être recherché afin que le véritable garant de cette indemnisation, l'assureur, puisse garantir l'indemnisation à laquelle a droit la victime accidentée. En l'espèce, seul l'enfant passager se trouvait à bord du véhicule ayant renversé son propriétaire. Les juges ont alors estimé bon de retenir la qualité de conducteur de l'enfant-passager afin qu'un responsable soit ici identifié. Si cela se justifie, cette solution n'est toutefois aucunement légitime au regard des critères qui ont vocation à déterminer la qualité de conducteur.

Aussi, une seconde illustration n'emporte pas non plus une adhésion certaine. Tel est le cas du passager d'un véhicule qui prend la qualité de conducteur lorsqu'il se saisit du volant tout en appuyant sur la jambe droite de la personne placée derrière le volant, provoquant ainsi l'accélération du véhicule du fait de son ingérence dans la conduite⁵⁹⁰. En l'espèce, la maîtrise matérielle du véhicule par le passager ne semble pas absolue. Ce dernier ne réalise pas seul et de manière continue les tâches de conduite. Dès lors, il ne peut être logiquement retenu comme détenteur de la commande de la conduite du fait qu'il ne dispose pas de la capacité à tout moment de se substituer aux pouvoirs de contrôle et/ou de direction. C'est d'ailleurs en ce sens que s'est prononcée la Cour de cassation dans un arrêt de 2017. Il a en effet été jugé que le seul fait que le passager ait violemment manœuvré le volant n'établit pas qu'il se soit substitué à la personne conductrice dans la conduite du véhicule et ait acquis la qualité de conducteur⁵⁹¹.

En définitive, le critère de la maîtrise matérielle du véhicule serait apprécié et retenu au cas par cas mais pas nécessairement de manière juste au titre des situations accidentelles telles que celles précitées.

⁵⁸⁹ Cass. 2^e civ., 28 mars 2013, n° 12-17.548 : *Bull. civ. II*, n° 62.

⁵⁹⁰ Cass. 2^e civ., 31 mai 2000, n° 98-21.203 : *Bull. civ. II*, n° 91, *RCA* 2000, comm. 259, note GROUDEL H.

⁵⁹¹ Cass. 2^e civ., 23 mars 2017, n° 15-25.585 : *Bull. civ. II*, *D.* 2017, p. 760, obs. KILGUS N.

122. Force est de constater que dans certains cas de figure spécifiques, les victimes non-conductrices peuvent donc en réalité acquérir la qualité de conducteur alors même que la situation de faiblesse dans laquelle elles se trouvent, et qui conditionne leur qualité de non-conducteur, reste inchangée. La situation du passager en est un exemple flagrant. En outre, l'analyse inverse est également possible. Le conducteur victime par définition pourra tout autant acquérir la qualité de victime non-conductrice dans certaines situations accidentelles. À ce titre, il résulte de l'éviction éventuelle de la qualité de conducteur une certaine prévalence de la qualification de non-conducteur de la victime.

B. La prévalence de la qualification de non-conducteur de la victime

123. Cas de prévalence. Différentes situations accidentelles de la route posent des difficultés quant à la détermination de la qualité de conducteur lors de la survenance de l'évènement. Source d'un large contentieux, de nombreux accidents révèlent qu'un conducteur est éjecté ou tombé de son véhicule, puis percuté par un autre véhicule, ou encore impose aux juges l'identification impossible du conducteur. De telles situations invitent les hauts magistrats à faire prévaloir la qualité de victime non-conductrice. Il existerait donc des situations participant au changement, à l'inter-échange des qualités de victime conductrice et non-conductrice et ce, le plus souvent, lors d'un accident complexe.

124. L'hypothèse du conducteur éjecté ou tombé du véhicule terrestre à moteur. La notion de conducteur soulève des difficultés de qualification lorsque celui-ci est éjecté ou lorsqu'il tombe de son véhicule, puis qu'il glisse sur le sol dans le cadre de l'accident de la circulation. La question soumise aux juges était celle de savoir si la qualité initiale de conducteur au commencement de la réalisation de l'accident devait être maintenue ou perdue lors d'une seconde séquence de l'accident en raison d'un heurt avec un autre véhicule impliqué⁵⁹². Si la jurisprudence s'en était tenue à une définition géographique stricte de la qualité de conducteur, l'éjection du conducteur lui aurait fait perdre automatiquement ce statut car ne se trouvant plus au volant ni guidant le véhicule accidenté⁵⁹³. Mais cette logique, aussi

⁵⁹² LE TOURNEAU PH. (dir.), *Droit de la responsabilité et des contrats. Régimes d'indemnisation, op.cit.*, spéc. p. 2499, n° 6212.13.

⁵⁹³ V. par ex : Cass. 2e civ., 11 déc. 1991, n° 90-16.326 : *Bull. civ.* II, n° 337, *RCA* 1992, comm. 95, GROUDEL H.

basique soit-elle, a rapidement été abandonnée, laissant place à une appréciation bien trop large selon nous de la qualité de conducteur.

La qualité de conducteur a tout d'abord été liée à l'énergie cinétique du véhicule. Cette qualité était conservée dès lors que le conducteur subissait encore les effets cinétiques du premier choc lors du heurt. Tel était alors le cas du cyclomotoriste qui tombe de son engin et qui vient, en glissant sur la chaussée, heurter un second véhicule⁵⁹⁴, ou encore du motocycliste heurté de façon presque simultanée à sa chute par un véhicule circulant en sens inverse⁵⁹⁵, voire du conducteur qui, éjecté de son véhicule après avoir percuté une première voiture, est heurté lors d'un « roulé boulé » du fait d'une seconde voiture qui suivait la première⁵⁹⁶.

En revanche, si le véhicule ayant subi le premier choc était immobilisé lors du heurt du conducteur éjecté ou tombé de son engin avec un second véhicule, les juges admettaient que le conducteur puisse perdre sa qualité et revêtir dès lors celle de victime non-conductrice, plus précisément celle de piéton. Tel est le cas de l'automobiliste éjecté et heurté au sol par un second véhicule alors qu'il y est immobile⁵⁹⁷, ou encore de celui qui, éjecté de son automobile à la suite d'une première collision, est tombé sur la chaussée, puis dans un second temps qui a été heurté immobile par un autre véhicule⁵⁹⁸. Dans ce cas, la qualité de piéton prévaut sur celle de conducteur, pourvu qu'il existe entre l'éjection de l'automobiliste et le second heurt avec un autre véhicule un laps de temps suffisant et que la victime ne soit plus en contact avec son propre véhicule⁵⁹⁹.

En somme, il est évident qu'une analyse au cas par cas des situations accidentelles de la route doit s'opérer afin de déterminer quelle qualité revêt la victime accidentée. L'éviction de la qualité de conducteur est semble-t-il alors nécessaire selon les circonstances de l'accident. Toujours est-il que la jurisprudence en a décidé autrement en abandonnant de telles solutions complexes et contradictoires.

125. Le principe du maintien de la qualité initiale de la victime lors d'un accident complexe. Après de nombreux débats à l'égard de la définition à retenir d'un accident

⁵⁹⁴ Cass. 2^e civ., 4 oct. 1989, n° 88-15.800 : *Bull. civ.* II, n° 153, *JCP* 1991, II, 21600, note DAGORNE-LABBE Y.

⁵⁹⁵ Cass. 2^e civ., 31 mars 1993, n° 91-12.353 : *Bull. civ.* II, n° 133.

⁵⁹⁶ Cass. 2^e civ., 8 oct. 2009, n° 08-16.914 : *Bull. civ.* II, n° 236, *Gaz. pal.* 2009, p. 3826, note DUMERY A.

⁵⁹⁷ Cass. 2^e civ., 11 déc. 1991, n° 90-16.326 : *Bull. civ.* II, n° 337. En l'espèce, la Cour de cassation n'avait pas approuvé la décision des juges du fond retenant la qualité de conducteur d'une personne mortellement blessée après avoir été éjecté de son véhicule aux motifs que la victime qui avait été heurtée par l'automobile se trouvait hors de son véhicule.

⁵⁹⁸ Cass. 2^e civ., 16 avr. 1996, n° 94-11.904 : *Bull. civ.* II, n° 90.

⁵⁹⁹ En ce sens : LAMBERT-FAIVRE Y., PORCHY-SIMON S., *op.cit.*, spéc. p. 2, n° 4.

complexe⁶⁰⁰, la Cour de cassation soutient que « *toutes collisions successives intervenues dans un même laps de temps et dans un enchaînement continu, constituent un même accident* »⁶⁰¹. Au cours de cette situation accidentelle particulière, il a été jugé que l'automobiliste garde sa qualité à l'égard des différents véhicules impliqués. La quasi-simultanéité de leurs chocs fait qu'il n'y a qu'un seul et unique accident complexe, et donc qu'une seule qualité à retenir. Autrement dit, il est tiré parti du phénomène de globalisation de l'accident afin de pouvoir affirmer que « *la qualité de conducteur ou de piéton de la victime ne peut changer au cours d'un accident de la circulation reconnu comme complexe (unique et indivisible)* »⁶⁰². Seule la situation initiale de chaque victime doit alors être prise en compte pour toute la durée de l'accident envisagé comme un phénomène global⁶⁰³. L'objectif de la Cour est louable. Il est conforme à l'esprit de la loi Badinter, lequel énonce que le créateur du risque accidentel survenu doit en supporter les conséquences⁶⁰⁴. Reste qu'au regard de la forte critique doctrinale actuelle

⁶⁰⁰ Le débat reposait sur l'idée que deux théories pouvaient permettre de retenir la qualification d'un accident complexe. D'une part, celle de la fragmentation : v. à ce propos : Cass. 2^e civ., 28 juin 1989, n° 88-16.149 : *Bull. civ. II*, n° 141 : « *le conducteur du véhicule impliqué dans l'accident pouvait établir que son véhicule ne l'était pas dans le dommage subi par la victime, par exemple en prouvant le décès antérieur au moment du choc avec son véhicule* », *RCA* 1989, comm. 304. Abandonnée en 1998, cette théorie est pourtant réaffirmée dans un arrêt : Cass. 2^e civ., 5 nov. 1998, n° 96-20.243 : *Bull. civ. II*, n° 261, *JCP* 1999, II, 10084, note CONTE Ph. ; *RCA* 1998, chr. 27, GROUDEL H., (3^e esp.) ; *RTD civ.* 1999, p. 121, obs. JOURDAIN P. D'autre part, celle de la globalisation : v. par ex. : Cass. 2^e civ., 24 juin 1998, n° 96-20.575 : *Bull. civ. II*, n° 205 : « *tout véhicule intervenant, à quelque titre que ce soit, dans la survenance d'un accident résultant de collisions multiples est impliqué au sens de l'article 1^{er} de la loi du 5 juillet 1985* », *JCP* 1998, I, 187, n° 35, obs. VINEY G. ; *RCA* 1998, chr. 19, par GROUDEL H. ; *RTD civ.* 1998, p. 922, obs. JOURDAIN P. ; Cass. 2^e civ., 24 févr. 2000, n° 98-12.731 : *Bull. civ. II*, n° 30, *D.* 2000, p. 86 ; *RCA* 2000, comm. 152 ; *RTD civ.* 2000, p. 348, obs. JOURDAIN P. ; *JCP* 2000, I, 241, n° 32, obs. VINEY G. ; Cass. 2^e civ., 27 sept. 2001, n° 99-18.978, *Inédit*, *RCA* 2001, n° 361. La décision conclut dans le sens des décisions précédentes : « *même si les dommages sont intervenus au cours d'un choc postérieur avec un autre véhicule* » ; Cass. 2^e civ., 11 juill. 2002, n° 01-01.666 : *Bull. civ. II*, n° 160 : « *tout véhicule intervenant, à quelque titre que ce soit, dans la survenance d'un accident résultant de collisions multiples est impliqué au sens de l'article 1^{er} de la loi du 5 juillet 1985* » ; *RCA* 2002, comm. 331 ; Cass. 2^e civ., 13 mai 2004, n° 02-17.545 : *Bull. civ. II*, n° 224, *RCA* 2004, comm. 258, par GROUDEL H. ; *RTD civ.* 2004, p. 744, obs. JOURDAIN P. ; *RCA* 2012, étude 19, par GROUDEL H.

⁶⁰¹ À titre d'illustrations : Cass. 2^e civ., 21 oct. 2004, n° 03-13.006, *Inédit*, *RCA* 2004, comm. 369, par GROUDEL H. ; Cass. 2^e civ., 2 oct. 2008, n° 07-15.902, *Inédit*, *RCA* 2008, comm. 323, note GROUDEL H. ; Cass. 2^e civ., 17 juin 2010, n° 09-67.338, *Inédit*, *RCA* 2010, comm. 283, note GROUDEL H. ; Cass. 2^e civ., 21 nov. 2013, n° 12-26.401, *Inédit*, *RCA* 2014, comm. 51, note GROUDEL H. À l'inverse, lorsque l'enchaînement causal est discontinu, l'accident n'est pas qualifié d'accident complexe unique : Cass. 2^e civ., 17 févr. 2011, n° 10-14.658, *Inédit*. En l'espèce, rupture de l'enchaînement causal avec le heurt de l'animal, *RCA* 2011, comm. 176, note GROUDEL H. Selon Monsieur le Professeur Hubert GROUDEL, il vaudrait mieux parler de discontinuité juridique que de discontinuité dans l'enchaînement des collisions.

⁶⁰² Cass. 2^e civ., 1^{er} juill. 2010, n° 09-67.627 : *Bull. civ. II*, n° 127, *D.* 2011, p. 35, obs. BRUN Ph. ; *RTD civ.* 2010, p. 792, obs., JOURDAIN P. ; *RCA* 2010, comm., 251, note GROUDEL H. *Adde* : Cass. 2^e civ., 12 mai 2011, n° 10-20.186, *Inédit*, *RCA* 2011, comm. 287, note GROUDEL H. ; Cass. crim., 3 mai 2017, n° 16-84.485, *RCA* 2017, comm. 218, GROUDEL H.

⁶⁰³ Pour des exemples récents, v. Cass. 2^e civ. 17 janv. 2019, n° 18-11.320, *Inédit* ; solution reprise dans : Cass. crim., 16 avr. 2019, n° 18-80.439, *Inédit* : « *la qualité de conducteur perdure lors des différentes phases d'un accident complexe au cours duquel des collisions se succèdent dans un enchaînement continu et dans un même laps de temps, et qui constitue un accident unique* ».

⁶⁰⁴ En ce sens : LE TOURNEAU PH. (dir.), *Droit de la responsabilité et des contrats. Régimes d'indemnisation*, *op.cit.*, spéc. p. 2510, n° 6212.14.

relative au sort défavorable que la loi Badinter réserve au conducteur, « *cet hommage zélé au fondement de cette différence de traitement est difficilement compréhensible* »⁶⁰⁵.

Cette différence serait pour le moins amoindrie si les juges délimitaient précisément la notion d'accident complexe. Comme certains auteurs le suggèrent, cette délimitation pourrait se faire à l'aune d'une consécration souhaitable du principe de « globalisation » en faisant référence aux unités de temps et de lieu qui caractérisent cet accident en chaîne, qualifié également de carambolage⁶⁰⁶. Celle-ci pourrait même être définitivement écartée si les juges envisageaient, comme cela est déjà le cas dans d'autres situations accidentelles, de présumer systématiquement la qualité de victime non-conductrice dans un souci d'une juste et égale indemnisation des victimes d'accidents corporels de la circulation.

126. La présomption de la qualité de victime non-conductrice. S'il a pu être affirmé que tout véhicule en mouvement doit avoir un conducteur⁶⁰⁷, notamment afin que puisse être désigné un responsable de l'accident, trois hypothèses de circonstances accidentelles ne permettent pas de le déterminer avec certitude. Comme l'affirme un auteur : « *c'est de la pluralité d'occupants que naît la vacuité* »⁶⁰⁸. En effet, il arrive qu'il ne soit pas possible d'identifier la personne aux commandes du véhicule lorsque tous les occupants de ce dernier ont été éjectés et sont décédés⁶⁰⁹. Il en est de même lorsque le conducteur a pris la fuite ou encore lorsque tous les occupants du véhicule nient avoir cette qualité. Dans ces cas précis, faute de témoins ou de preuves évidentes, les victimes empruntent la qualité de non-conducteur⁶¹⁰. Cette solution est légitime. L'objectif est d'appréhender largement la catégorie des victimes non-conductrices afin qu'un plus grand nombre de victimes accidentées bénéficient de la protection légale privilégiée issue des règles d'indemnisation de l'article 3 de la loi de 1985.

Au regard de ces situations accidentelles, mêmes exceptionnelles, il est impossible de déterminer la qualité de conducteur ou non de la victime et par conséquent de caractériser quel est le régime d'indemnisation qui lui est applicable. À l'instar de la *ratio legis* de la loi de 1985,

⁶⁰⁵ Cass. 2^e civ., 1er juill. 2010, n° 09-67.627 : *Bull. Civ* II, n° 127, *JCP* 2010, 435, n° 7, obs. BLOCH C.

⁶⁰⁶ En ce sens : LAMBERT-FAIVRE Y., LEVENEUR L., *op. cit.*, spéc. p. 596, n° 831.

⁶⁰⁷ Lecture combinée des art. 8, 1^o Conv. Vienne 1968 et R. 412 6^eI du Code de la route.

⁶⁰⁸ GROUDEL H., « Faute du conducteur, la logique extrême », *RCA* 1998, chr. 27.

⁶⁰⁹ V. par ex : Cass. 2^e civ., 5 nov. 1998, n° 96-14.148 : *Bull. civ.* II, n° 257, *RCA* 1998, chr. 27 par GROUDEL H.

⁶¹⁰ V. par ex : Cass. 2^e civ., 3 mai 2007, n° 06-13.542, *Inédit*, *RCA* 2007, n° 245, obs. GROUDEL H. ; *RTD civ.* 2008, p. 114, obs. JOURDAIN P.

la jurisprudence établit alors dans ces hypothèses une présomption à l'égard de la qualité de victime non-conductrice⁶¹¹.

127. Bilan de la section première. En définitive, même si l'identification des victimes non-conductrices peut s'avérer délicate, elle demeure essentielle. Cette identification a permis de déterminer les victimes principalement exposées au risque d'accident de la circulation et qui en raison de leur situation de faiblesse bénéficient d'un traitement de faveur à l'égard de l'indemnisation de leur dommage corporel sur le fondement de l'article 3 de la loi de 1985. Le traitement spécifique accordé à ces personnes touchées dans leur intégrité physique n'est cependant pas uniforme. Ce traitement pourra varier du statut de victime privilégiée à super-privilégiée selon l'état de faiblesse supplémentaire dans lequel ces personnes peuvent se trouver.

Section 2. La considération de l'état de faiblesse des victimes vulnérables

128. La justification de la surprotection offerte aux victimes en état de faiblesse. Selon l'alinéa 2 de l'article 3 de la loi Badinter, les victimes non-conductrices âgées de moins de seize ans ou de plus de soixante-dix ans ou encore, quel que soit leur âge, 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 atteintes à leur personne qu'elles ont subies⁶¹². L'esprit de cette disposition est limpide : « *il ne faut plus que l'on fasse supporter aux faibles les conséquences de leurs faiblesses ou du hasard* »⁶¹³. Dès lors que la personne accidentée entre dans la catégorie de ces victimes désignées à l'alinéa 2 de l'article 3, la loi lui offre une surprotection indemnitaire du fait de l'atteinte qu'elle subit et par contre-coup une protection pleine et entière des droits fondamentaux qui sont en jeu.

La justification de cette surprotection indemnitaire repose sur l'idée selon laquelle ces qualités biologiques, considérées comme des prédispositions internes, les exposent davantage à une plus grande probabilité tantôt d'encourir un accident corporel de la circulation, tantôt de

⁶¹¹ Cass. 2^e civ., 4 nov. 2004, n° 03-16.424 : *Bull. civ.* II, n° 483, *RCA* 2004, comm. 181, note GROUDEL H. ; *RTD civ.* 2005, p. 152, obs. JOURDAIN P.

⁶¹² Art. 3 alinéa 2, loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation, version consolidée au 14 janv. 2010.

⁶¹³ *JO*, Déb. parl., Ass. Nat., 1^{ère} session ordinaire de 1984-1985, compte rendu intégral, 18 déc. 1984, p. 7025. Aussi, comme le précise à juste titre M. Chabas, « *ne faut-il pas rechercher la ratio legis dans la croyance en une certaine faiblesse d'esprit de ces personnes, mais bien dans le souci de favoriser des classes que la statistique révèle très souvent frappées par l'accident de la route et que le public considère comme plus dignes que d'autres de considération* », in CHABAS F., *Les accidents de la circulation*, op.cit., spéc. pp. 82-83.

subir un dommage corporel plus important. Dans l'objectif d'octroyer à ces personnes, dites faibles, le statut de victime super-privilegiée au sein du dispositif légal, le législateur de 1985 a ainsi jugé digne de prendre en considération l'état de faiblesse de ces personnes, *a priori* préjudiciable, parmi une pluralité de causes existantes pouvant concourir à la production de l'atteinte à la personne⁶¹⁴. Seules ces victimes désignées jouissent, eu égard à leurs qualités biologiques, qualifiées de défaillances possibles⁶¹⁵, d'une protection accrue ainsi que de l'application d'un régime d'indemnisation particulier à l'égard de leur dommage corporel subi⁶¹⁶. L'analyse approfondie des critères relatifs à l'état de faiblesse de la personne tels que l'âge (§1) et l'état de santé (§2) demeure alors nécessaire afin de comprendre pourquoi ces critères sont perçus comme un « *déclencheur de la création d'un droit spécial* »⁶¹⁷.

§1. La faiblesse de la victime liée à son seuil d'âge

129. Une inégalité physique. La loi de 1985 attache à l'âge – élément de l'état de la personne⁶¹⁸ – une conséquence juridique considérable. Une victime relevant de l'article 3 alinéa 2 de la loi Badinter dispose, en raison de son âge à la date de l'accident, d'un droit à réparation intégrale de l'atteinte à la personne subie. Son âge, perçu comme une prédisposition à l'atteinte, est alors un élément qui détermine l'ampleur de sa créance d'indemnisation⁶¹⁹. Celui-ci constitue un critère distinctif justifiant d'un régime d'indemnisation plus protecteur que celui des victimes non conductrices ordinaires visées à l'alinéa 1^{er} du même article.

La question de la limite d'âge fixée à soixante-dix ans ne semble correspondre à aucune limite d'âge juridique. Il est seulement avancé que ces personnes n'ont plus les mêmes capacités de réaction face au danger : « *dans le cas des personnes âgées intervient hélas une diminution progressive des facultés de perception et de coordination des mouvements* »⁶²⁰. La protection renforcée à leur égard semble donc légitime.

⁶¹⁴ V. pour une analyse approfondie : CHABAS F., *L'influence de la pluralité des causes sur le droit à réparation*, 1967, LGDJ, Bibliothèque de droit privé, 224 p.

⁶¹⁵ Sénat, 2nd session ordinaire de 1984-1985, rapport n° 225, fait au nom de la Commission des Lois par M. François COLLET, sénateur, spéc. p. 12.

⁶¹⁶ En ce sens, v. : MAUCLAIR S., *Recherche sur l'articulation entre le droit commun et le droit spécial en droit de la responsabilité civile extracontractuelle*, 2013, Institut Universitaire Varenne, Thèses, 486 p., spéc. p. 138, n° 156.

⁶¹⁷ *Ibid.*

⁶¹⁸ CORNU G., *Droit civil, Introduction, Les personnes, Les biens, op.cit.*, spéc. 260, n° 539.

⁶¹⁹ Rapport annuel de la Cour de cassation 2011, 3^e partie, Étude, *Le risque*, La Documentation Française, 650 p., spéc. p.199.

⁶²⁰ JO, Déb. parl., Sénat, 2nde session ordinaire de 1984-1985, compte rendu intégral, 4^e séance, 10 déc. 1985, p. 184, paroles de M. Robert Badinter.

La question se pose surtout du choix significatif de l'âge limite de la protection de l'enfant victime vulnérable fixé à seize ans. Appuyant ses dires sur deux arrêts rendus, datant respectivement du 10 avril 1976⁶²¹ et du 9 mai 1984⁶²², dans lesquels étaient jugés l'influence du comportement d'un enfant mortellement blessé dans le cadre d'un accident de la circulation, l'ancien Garde des Sceaux a proposé qu'il ne soit plus reproché « à un enfant de se comporter en enfant » et notamment, qu'il ne lui soit plus reproché sa conduite puérile, autrement dit sa propre faute dans la réalisation de l'accident⁶²³. À l'origine, seuls ceux âgés de moins de quinze ans étaient concernés par la disposition de l'article 3. Suite à un amendement proposé au gouvernement, c'est alors l'âge de seize ans qui a été retenu. Cette modification s'expliquait par une volonté d'harmoniser les règles juridiques et sociales applicables à un enfant⁶²⁴. Déjà condamnable au lendemain de l'adoption de la loi de 1985, cette limite d'âge l'est d'autant plus aujourd'hui eu égard au jeune âge à partir duquel ces derniers peuvent notamment revêtir la qualité de conducteur. En ne considérant que l'âge de la victime non conductrice et non celui de la victime conductrice, la loi établit volontairement une différence de traitement entre les enfants pouvant revêtir ou non la qualité de conducteur. Ce qui est particulièrement critiquable dès lors que c'est l'élément de l'état de la personne perçu comme une prédisposition à la réalisation de l'atteinte corporelle qui devrait être pris globalement en considération.

130. L'impossibilité d'établir précisément le nombre de victimes vulnérables accidentées selon leur classe d'âge. Statistiquement, le nombre exact de victimes d'accidents corporels de la route blessées ou tuées ayant moins de seize ans ou plus de soixante-dix ans est

⁶²¹ En l'espèce, il s'agissait d'une fillette de cinq ans qui s'était engagée sur un passage protégé. Effrayée par l'arrivée d'une voiture, elle tenta un malencontreux demi-tour et fut mortellement blessée par le véhicule.

⁶²² Cass. Ass. Plén., 9 mai 1984, n° 80-93.031 : *Bull. A.P.*, n° 2, arrêt *Derguini*, 4^{ème} esp., *D.* 1984, p. 529 ; *D.* 1984, p. 528, concl. CABANNES J. ; *JCP* 1984, II, 20255, note DEJEAN DE LA BATIE N. En l'espèce, une petite fille de huit ans s'est fait percuter par une voiture en traversant la route, la blessant mortellement. Le conducteur du véhicule, déclaré coupable d'homicide involontaire, invoquait comme moyen de défense, la faute d'imprudence. L'analyse de l'attitude de la mineure a dès lors été examinée afin de déterminer précisément son concours fautif dans la réalisation du dommage. La jeune victime s'était vue reconnaître une part de responsabilité, sur le fondement de l'article 1240 (ancien article 1382) du Code civil, dans l'accident dans lequel elle avait perdu la vie. Sur les écrits concernant la responsabilité civile d'un enfant, v. : VINEY G., « La réparation des dommages causés sous l'empire d'un état d'inconscience : un transfert nécessaire de la responsabilité vers l'assurance », *JCP* 1985, I, 4068, n° 16 ; LAPOYADE-DESCHAMPS C., « Les petits responsables (responsabilité civile et responsabilité pénale de l'enfant) », *art.cit.*, p. 302 ; ALT-MAES F., « Les nouveaux droits reconnus à la victime d'un mineur », *art.cit.*, I, 3627 ; CORNU G., « Le mineur et la responsabilité civile. À la recherche de la véritable portée des arrêts de l'Assemblée plénière du 9 mai 1984 », in *Droit civil, procédure, linguistique juridique, Écrits en hommage à Gérard Cornu*, 1994, PUF, 733 p., spéc. p. 263 ; LEBRETON M.-C., « Le fait dommageable de l'enfant : à la recherche d'une cohérence entre les divers cas de responsabilité », *LPA* 2007, n° 73, pp. 6-7.

⁶²³ *JO*, Déb. parl., Ass. Nat., 1^{ère} session ordinaire de 1984-1985, compte rendu intégral, 18 déc. 1984, p. 7025.

⁶²⁴ *JO*, Déb. parl., Ass. Nat., 1^{ère} session ordinaire de 1984-1985, compte rendu intégral, 18 déc. 1984, p. 7035 : « l'âge de seize ans correspond à l'âge de l'émancipation, à la fin de l'obligation scolaire, à l'entrée dans le monde du travail avec toutes les conséquences que cela suppose en matière sociale ».

impossible à déterminer. Les tranches d'âge établies par l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière ⁶²⁵ ne correspondent en effet aucunement aux limites d'âge établies par la loi du 5 juillet 1985.

L'ONISR fixe à dix-sept ans la tranche d'âge en deçà de laquelle furent répertoriées 205 victimes mortellement blessées en 2017 par exemple⁶²⁶. La tranche d'âge des 15-17 serait la plus touchée. Elle constituerait à elle seule pratiquement la moitié (49,27%) du nombre de ces victimes de la route décédées. En 2017, les victimes non conductrices (piétons et cyclistes), âgées de moins de dix-sept ans, tuées dans un accident corporel de la circulation, représentent 28,78% des victimes tuées dans cette tranche d'âge, soit 59 victimes sur un total de 205, toutes catégories d'usagers victimes de la route confondues⁶²⁷. En outre, les moins de dix-sept ans ne représentent que 5,09% des victimes blessées du fait d'un accident corporel de la circulation, soit 3732 victimes sur 73384 en France métropolitaine (76840 en France métropolitaine et outre-mer). En 2018, ces victimes vulnérables, de moins de dix-sept ans, décédées dans un accident corporel de la circulation, représentent 30,21% des victimes tuées dans cette tranche d'âge, soit 58 victimes sur un total de 192 toutes catégories d'usagers victimes de la route confondues⁶²⁸. Bien qu'une illustration de ces chiffres soit pertinente quant au recensement du nombre important d'enfants accidentés subissant le risque de la circulation, statistiquement, il demeure impossible de connaître le chiffre exact de victimes vulnérables de moins de seize ans – critère d'âge retenu par la loi Badinter – blessées ou mortellement blessées dans un accident corporel de la circulation. Le même constat s'impose quant aux seniors.

Pareillement, l'âge de soixante-dix ans ne correspond pas à une tranche d'âge fixée par l'ONISR. Les statistiques de la sécurité routière démontrent par exemple qu'en 2017, les victimes non conductrices âgées entre cinquante-cinq et soixante-quatre ans représentent 12,41%, soit 87 victimes sur un total de 701 toutes catégories d'usagers victimes de la route confondues⁶²⁹. En 2018, ces mêmes victimes représentent 24,3%, soit 95 victimes sur un total

⁶²⁵ ONISR.

⁶²⁶ ONISR, *La sécurité routière en France, Bilan de l'accidentalité de l'année 2017*, 192 p., spéc. p. 8. Le chiffre est retenu sur un total de 58 613 accidents corporels dont 3448 usagers décédés et 73 384 blessés du fait d'un accident de la circulation en France métropolitaine. À ce chiffre s'ajoutent 236 victimes décédées Outre-mer.

⁶²⁷ ONISR, *La sécurité routière en France, Bilan de l'accidentalité de l'année 2017*, 192 p., spéc. p. 10.

⁶²⁸ ONISR, *29 mai 2019, Bilan sécurité routière 2018, L'accidentalité routière en 2018*, 20 p., spéc. pp. 2 et 16 : onisr.securite-routiere.interieur.gouv.fr. Sur 55 766 accidents corporels de la circulation en France métropolitaine, il est recensé 3248 victimes tuées et 69 887 victimes blessées. À ce chiffre s'ajoutent 240 victimes qui sont décédées Outre-mer.

⁶²⁹ ONISR, *29 mai 2019, Bilan sécurité routière 2018, L'accidentalité routière en 2018*, 20 p., spéc. pp. 2 et 16 : onisr.securite-routiere.interieur.gouv.fr. Sur 55 766 accidents corporels de la circulation en France métropolitaine et DOM, il est recensé 3248 victimes tuées et 69 887 victimes blessées.

de 391 toutes catégories d'usagers victimes de la route confondues⁶³⁰. La limite d'âge fixée par l'*ONISR* est inférieure à celle établie par la loi de 1985. Cela ne permet donc pas d'établir le nombre exact de victimes vulnérables au sens de ladite loi. Considérant que la sécurité routière prône que la limite d'âge de cinquante-cinq ans rend davantage compte de la réalité quantifiable des victimes d'accidents corporels de la circulation, la loi Badinter instaure alors une limite d'âge erronée.

Aussi, les deux dispositifs, tant légal que statistique sont en totale inadéquation. Si la loi du 5 juillet 1985 et le recensement des accidents de la circulation ont respectivement comme centre d'intérêt commun un objectif de prévention et d'information de la sécurité routière, tous deux se basent pour autant sur des critères d'âge distincts. Cette inadéquation ne participe pas d'une bonne cohérence de la loi du 5 juillet 1985. Aussi, le dispositif légal devrait coïncider avec les données statistiques, et dès lors se fonder sur les mêmes critères de limite d'âge. Cela participerait davantage d'une cohérence de la loi, puisque le cadre légal serait alors basé sur des critères efficaces d'appréciation de limite d'âge.

131. Au surplus du critère critiquable de l'âge, est également prise en considération, au titre de la vulnérabilité, l'influence de l'altération permanente et grave de la santé de la victime sur la détermination d'un droit à l'indemnisation totale de l'atteinte à la personne. Certaines prédispositions désignées comme « *tout état pathologique, toute particularité physique ou mentale anormale, propres à aggraver le préjudice résultant de l'accident* »⁶³¹, sont, semble-t-il, l'épine dorsale de la protection renforcée des victimes vulnérables « *titulaires, au moment de l'accident, d'un titre leur reconnaissant un taux d'incapacité permanente ou d'invalidité au moins égal à 80 p. 100* »⁶³².

§2. La faiblesse de la victime liée au degré d'altération de son état de santé

132. Une inégalité physique et psychique. L'article 3 alinéa 2 de la loi du 5 juillet 1985 vise également l'état de santé physique et psychique de la victime non-conductrice vulnérable comme critère biologique déterminant leur droit à indemnisation. À la différence du

⁶³⁰ ONISR, 29 mai 2019, *Bilan sécurité routière 2018, L'accidentalité routière en 2018*, 20 p., spéc. pp. 2 et 16 : onisr.securite-routiere.interieur.gouv.fr. Sur 55 766 accidents corporels de la circulation en France métropolitaine et DOM, il est recensé 3248 victimes tuées et 69 887 victimes blessées.

⁶³¹ MONTANIER J.-C., *L'incidence des prédispositions de la victime sur la causalité du dommage*, 1981, Thèse Grenoble II, 531 p., spéc. p. 19.

⁶³² Art. 3 alinéa 2nd de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985.

critère de l'âge, le législateur de 1985 affirme que la déficience mentale ou l'invalidité corporelle de la victime non-conductrice doit être considérée « au moment de l'accident » par un titre qui résulte d'une décision de justice et qui détermine le taux d'invalidité ou d'incapacité⁶³³. Cette double condition est nécessaire afin que la victime justifie de l'antériorité de son état de faiblesse après l'accident. Il n'est donc aucunement question de l'invalidité ou de l'incapacité de cet usager résultant après coup de la survenance de l'accident corporel de la circulation. C'est ainsi la situation des personnes handicapées justifiée par un titre qui est prise en compte.

133. L'exigence critiquable du titre justifiant de l'état vulnérable des victimes.

Cette condition posée par le législateur pose toutefois certaines difficultés. La première est relative à l'exigence du titre au moment de l'accident. Les juges ont pu affirmer que « *l'état mental de la victime qui n'invoquait aucun titre lui reconnaissant un taux d'invalidité au moins égal à 80%, ne pouvait être pris en considération pour apprécier sa faute civile* »⁶³⁴. La solution de cet arrêt de 1989 est critiquable. Si en l'espèce, il est fait une exacte application de l'exigence du titre pour que la victime puisse bénéficier de la protection de la loi Badinter, les juges ont pour autant négligé l'état d'inconscience de la victime qui avait toutefois nécessité qu'elle soit placée sous tutelle. Le trouble mental avait donc été exclu de la sphère de protection de la loi de 1985 au seul motif que cet état de santé n'avait pu être prouvé en l'absence de titre.

De plus, cette condition ne rend pas toujours bien compte de la réalité de l'état de faiblesse. Il se peut en effet que la personne invalide soit détentrice d'un titre trop ancien. Son incapacité réelle a pu soit augmenter, soit diminuer. Dans l'hypothèse où celle-ci au moment de l'accident a une incapacité inférieure à 80% alors même que le titre attesté de son taux est au moins égal à 80%, la victime bénéficiera injustement de la surprotection de la loi de 1985. Comme l'a affirmé un auteur, « *la loi attribue davantage d'importance au titre qu'à l'étendue réelle du handicap dont souffre la victime* »⁶³⁵. De la même façon, il se peut également que la personne soit invalide à 80 % mais ne soit pas encore détentrice du titre. Les victimes accidentées, en attente de règlement du litige dont le jugement établit le titre, ne peuvent être considérées comme des victimes vulnérables, au sens de la loi Badinter.

⁶³³ Cass. 2^e civ., 15 mars 1989, n° 88-12.624 : *Bull. civ.* II, n° 270 ; *Gaz. pal.* 1989, Pan. 93 : inefficacité du certificat médical établi deux ans après l'accident.

⁶³⁴ Cass. 2^e civ., 7 juin 1989, n° 88-10.379 : *Bull. civ.* II, n° 120 ; *D.* 1989, p. 559, note AUBERT J.-L. ; *Gaz. pal.* 1989, 2, p. 783, note CHABAS F. V. aussi : Cass. 2^e civ., 12 mai 1999, n° 97-17.714, *Inédit.*

⁶³⁵ BARTOLO M., *op.cit.*, spéc. p. 1939.

Les critiques relatives à l'existence du titre au moment de l'accident ne sont pas dénuées de sens dès lors même que dans certaines décisions il peut être constaté que la victime, ne bénéficiant pas du titre au moment de l'accident, a pu toutefois se voir accorder la surprotection de la loi Badinter. En effet, les juges ont récemment affirmé, dans l'exercice de leur pouvoir souverain d'appréciation, que « *la passagère d'un véhicule en circulation qui en ouvre brusquement la porte, bascule sur la chaussée et se blesse grièvement était, au moment de cet accident, dans un état de confusion mentale ou d'absence momentanée de discernement (...)* »⁶³⁶. En l'espèce, cette victime entre dans la catégorie des victimes vulnérables au sens de l'alinéa 2 de l'article 3 de la loi du 5 juillet 1985 alors même que sa situation n'est pas celle exigée pour l'application de cette disposition. Les juges ont retenu l'état de faiblesse de la victime indépendamment de l'existence d'un titre d'invalidité. La victime a ainsi pu conserver un droit à indemnisation intégrale de l'atteinte à la personne qu'elle a subi. Dès lors, si les juges outrepassent la règle selon laquelle la surprotection offerte aux victimes infirmes est subordonnée à l'exigence d'un titre définitif reconnaissant leur état de faiblesse au moment de l'accident, c'est qu'ils estiment finalement inutile de recourir à cette preuve incertaine. La sauvegarde d'une telle condition au sein de la loi est à ce propos discutable.

134. Critiques relatives au critère d'incapacité permanent. Le législateur de 1985 considère qu'une personne est une victime super-privilegiée du dispositif légal lorsque l'accident corporel de la circulation a entraîné chez cette victime un taux d'incapacité permanente requis au moins égal à 80%. L'exigence d'un tel taux cible les victimes souffrant d'une forme sévère ou majeure d'incapacité dont⁶³⁷. Cette précision rédactionnelle est à saluer. Celle-ci permet d'entendre que le « taux d'incapacité permanente », dont il fait mention à l'article 3 alinéa 2 de la loi Badinter, comprend toutes formes d'incapacité permanente totale ou partielle de la capacité à travailler.

Néanmoins, des changements rédactionnels devraient peut-être directement s'opérer dans l'objectif d'une meilleure lisibilité et prévisibilité de la loi Badinter. Dès lors qu'une

⁶³⁶ Cass. 2^e civ., 2 mars 2017, n° 16-11.986 : *Bull. civ. II., D. 2017*, p. 800.

⁶³⁷ Selon l'article L. 434-2 du Code de la sécurité sociale : « *le taux de l'incapacité permanente est déterminé d'après la nature de l'infirmité, l'état général, l'âge, les facultés physiques et mentales de la victime ainsi que d'après ses aptitudes et sa qualification professionnelle, compte tenu d'un barème indicatif d'invalidité* ». V. aussi : article L.114-1 du Code de l'action sociale et des familles, et plus précisément l'annexe dudit article énonçant que « *le taux d'incapacité s'appuie sur une analyse des interactions entre trois dimensions : la déficience (...) [qui] correspond (...) à la notion d'altération de fonction, l'incapacité (...) [qui] correspond (...) à la notion de limitation d'activité, [et enfin] le désavantage [qui] résulte de l'interaction entre la personne porteuse de déficiences et/ou d'incapacités et son environnement.* ».

incapacité constitue une invalidité⁶³⁸, il serait davantage compréhensible que le législateur de demain ne retienne que le terme « d'invalidité » atteignant la victime dans sa santé physique ou mentale, ou du moins que soit adoptée de préférence l'expression plus couramment utilisée de « déficit fonctionnel permanent » et inscrite notamment dans la nomenclature Dintilhac, à celle d'incapacité.

Qui plus est, il serait même plus opportun encore de supprimer l'exigence de ce critère biologique dans la détermination du statut de la victime super-privilegiée et de surcroît dans celle de son droit à indemnisation intégrale. La victime souffrant d'une incapacité permanente antérieurement à l'accident de la circulation a déjà été indemnisée du fait de cet état. Il ne semble aucunement légitime que ce même état lui offre le statut de victime surprotégée par la loi Badinter et par conséquent un droit à une indemnisation de l'atteinte à la personne subie ne souffrant guère de limitation ou d'exclusion⁶³⁹.

135. Critiques relatives au taux d'invalidé requis par la loi. La loi du 5 juillet 1985 fixe le taux d'invalidité requis au moins égal à 80%. L'exigence d'un tel taux d'invalidité cible les victimes souffrant de « *troubles graves entraînant une entrave majeure dans la vie quotidienne de la personne avec une atteinte de son autonomie individuelle* »⁶⁴⁰. En effet, à la différence de l'incapacité, laquelle donne lieu le plus souvent à un arrêt de travail, l'invalidité, quant à elle, constitue une diminution durable de la faculté d'une personne à travailler. Le *minima* de ce taux exigé paraît donc particulièrement élevé dès lors qu'il concerne des personnes ayant besoin d'une aide totale ou partielle pour l'accomplissement des actes de la vie quotidienne⁶⁴¹. Les critiques relatives au seuil de ce taux pourraient par ailleurs s'accroître en raison de la volonté implicite des juges de remettre en cause l'exigence même d'un taux d'invalidité requis. Certaines décisions font en effet état d'une protection accordée sur le fondement de l'article 3 alinéa 2 de la loi de 1985 à la victime qui se trouve « *dans un état de confusion mentale ou à tout le moins d'absence momentanée de discernement au moment de l'accident* »⁶⁴², voire dans un état d'ivresse⁶⁴³.

⁶³⁸ LE TOURNEAU PH. (dir.), *Droit de la responsabilité et des contrats. Régimes d'indemnisation, op.cit.*, spéc. p. 565, n° 2124.111.

⁶³⁹ V. Sur ce point : *Infra* partie 1, titre 2, chapitre 1, section 1.

⁶⁴⁰ HOCQUET-BERG S., « Les inégalités entre les victimes », *RCA* 2015, dossier 11, p. 17, spéc. p. 18.

⁶⁴¹ Annexe 1, *Introduction générale du guide-barème*, décret n° 2007-1574 du 6 nov. 2007 modifiant l'annexe 2-4 du Code de l'action sociale et des familles établissant le guide-barème pour l'évaluation des déficiences et incapacités des personnes handicapées.

⁶⁴² Cass. 2° civ., 2 mars 2017, n° 16-11.986 : *Bull. civ.*

⁶⁴³ En ce sens : Cass. 2° civ., 10 avr. 1991, n° 89-21.762 : *Bull. civ.*, II, n° 115 ; Cass. 2° civ., 6 nov. 1996, n° 95-12.428 : *Bull. civ.*, II, n° 240.

Aussi, d'ores et déjà remis en cause comme critère légitime justifiant d'un droit absolu à indemnisation de l'atteinte à la personne, le critère de l'état de faiblesse perd davantage de sa légitimité lorsque l'on sait que le taux d'invalidité de la victime ne fait pas l'objet d'une détermination pour l'ensemble des victimes. L'hétérogénéité des barèmes médicaux (barème de droit commun, celui relatif aux accidents du travail, celui au profit des victimes de guerre, etc.) ne permet pas de rendre compte d'une mesure unique. Certaines victimes peuvent se voir en effet attribuer un certain taux d'invalidité, certes individualisé, mais variable. Autrement dit, la personne qui aurait pu se voir attribuer un taux d'invalidité au moins égal à 80% – taux exigé par la loi Badinter – mais qui pour des raisons géographiques par exemple s'est vue reconnaître un taux inférieur à la victime l'ayant obtenu dans une même situation ne bénéficiera pas de la surprotection légale de la loi Badinter en cas de survenance d'un accident de la circulation.

136. Bilan de la seconde section : la considération des critères biologiques de la personne source d'une différence de traitement entre les victimes non-conductrices. La loi de 1985 instaure un traitement différentiel entre les victimes exposées au risque d'accident de la circulation. Ce traitement profite davantage aux victimes en état de faiblesse dont le comportement serait plus excusable⁶⁴⁴. Se basant sur leur âge ainsi que sur l'existence d'un degré d'altération de leur état de santé comme causes de vulnérabilité⁶⁴⁵, la loi justifie l'octroi d'un traitement indemnitaire différentiel particulièrement favorable ainsi qu'un statut de victimes super-privilegiées.

Or, l'octroi d'une surprotection législative basée sur le critère de la faiblesse d'esprit⁶⁴⁶ aux seules victimes désignées à l'article 3 alinéa 2 de la loi de 1985 semble certainement illégitime. Ces dernières ne sont pas « *plus dignes de considération que les autres* »⁶⁴⁷. Cet état de faiblesse n'est pas propre aux victimes non-conductrices. Les conducteurs revêtiraient également cet état⁶⁴⁸. Et pourtant, nous le verrons, cette différence établie par le dispositif légal n'existe pas entre les victimes conductrices. Le souci de favoriser cette catégorie de victimes non-conductrices ne semble d'ailleurs pas davantage en adéquation avec ce que les statistiques

⁶⁴⁴ HOCQUET-BERG S., « Les inégalités entre les victimes », *art.cit.*, spéc. p. 17.

⁶⁴⁵ V. à ce propos : LAGARDE X., « Avant-propos », in Rapport annuel de la Cour de cassation, *Les personnes vulnérables dans la jurisprudence de la Cour de cassation*, 2009, La Documentation Française, 584 p., spéc. p. 63.

⁶⁴⁶ En ce sens : ALT-MAES F., « Une résurgence du passé : la présomption d'irresponsabilité de l'art. 3, al 2 et 3, de la loi du 5 juill. 1985 », *art.cit.*, p. 219.

⁶⁴⁷ CHABAS F., *Les accidents de la circulation*, *op.cit.*, spéc. p. 82.

⁶⁴⁸ En ce sens : ALT-MAES F., « Une résurgence du passé : la présomption d'irresponsabilité de l'art. 3, al 2 et 3, de la loi du 5 juill. 1985 », *art.cit.*, p. 219.

de la sécurité routière révèlent. Cette catégorie ne représente pas une catégorie de personnes plus touchée par l'accident de la circulation que d'autres⁶⁴⁹.

En outre, en plus d'être illégitime, cette catégorie de victimes non-conductrices super-privilegiée est certainement désuète. Leur surprotection est basée sur des critères critiquables voire obsolètes. Les problèmes relatifs aux seuils d'âge inadaptés, à la difficulté de la preuve du titre définitif et au taux d'invalidé trop restrictif et aléatoire, ainsi qu'une certaine confusion jurisprudentielle, participent nettement de la volonté de réviser ces exigences, voire même de la volonté de supprimer un tel favoritisme. Cette « *jurisprudence à l'émotion* »⁶⁵⁰ participant d'un « *droit en miettes* »⁶⁵¹ devrait par conséquent cesser.

⁶⁴⁹ *Contra.* : CHABAS F., *Les accidents de la circulation, op.cit.*, spéc. p. 83.

⁶⁵⁰ LAGARDE X., *art.cit.*, spéc. p. 57.

⁶⁵¹ LAMBERT-FAIVRE Y., « La réforme du droit français de la responsabilité civile », *art.cit.*, spéc., p. 52.

CONCLUSION DU CHAPITRE 2

137. Une protection favorisée critiquable. Les principaux bénéficiaires du privilège indemnitaire des atteintes à la personne sont exclusivement les victimes dont la vulnérabilité les place dans une situation de faiblesse face au risque d'accident corporel de la circulation. Plus encore, les faveurs du législateur s'orientent davantage vers les victimes qui d'ailleurs risquent de subir un dommage corporel plus grave en raison d'un état de faiblesse existant.

L'étude première de la situation de faiblesse dans laquelle se trouvent les victimes face au risque d'accident de la circulation a permis de mettre en exergue l'identification délicate des victimes que la loi de 1985 a voulu exclusivement protéger. La détermination des victimes non-conductrices ne se fait pas sans difficultés. Ce n'est qu'à travers une analyse déductive *a contrario* de la notion de conducteur qu'un premier élément de définition a pu apparaître. Ces victimes seraient celles subissant le plus durement le choc accidentel en raison de l'absence de protection corporelle dont bénéficie à l'inverse les conducteurs protégés du fait de l'habitacle du véhicule. Or, certaines victimes non-conductrices telles que les passagers d'automobile, comme conductrices d'ailleurs, précisément les motards, bénéficient ou non de la protection de cette enveloppe d'acier. Cette donnée critiquable s'est donc avérée insuffisante pour en retenir une définition manifeste. Entre parenthèse, il doit être salué, malgré la situation de vulnérabilité critiquable dans laquelle se trouvent les passagers d'une automobile, l'extension envisagée du champ d'application de la loi de 1985 aux accidents de la circulation impliquant un train ou un tramway. Si celle-ci est pour l'heure ajournée depuis la proposition sénatoriale de juillet 2020, elle permettrait néanmoins un traitement égalitaire de ces victimes.

Un second élément de définition a pu dès lors préciser la notion de victimes non-conductrices. À la différence des conducteurs victimes, ces dernières ne disposeraient pas de la maîtrise du véhicule impliqué dans l'accident de la circulation. Mais de nouveau, cet élément est apparu lacunaire. Le critère de la maîtrise de l'engin motorisé fait en effet l'objet d'une interprétation jurisprudentielle sinueuse ayant pour conséquence de ne retenir qu'une qualification protéiforme du conducteur victime et par contrecoup qu'une définition variable de la victime non-conductrice. La qualité inhérente à ces deux catégories de victimes est en réalité interchangeable, en raison des circonstances de l'accident dans lesquelles la maîtrise du véhicule peut être acquise par un non-conducteur et inversement perdue par un conducteur. Ces critères de définition se révèlent donc insuffisants et donc contestables. Il n'existe pas en droit positif de critères rationnels permettant de répartir clairement les victimes d'atteintes à la

personne en deux catégories strictement entendues, c'est-à-dire les non-conducteurs d'une part et les conducteurs d'autre part. Il serait d'ailleurs inexact de s'y référer uniquement eu égard au statut variable de ces victimes en fonction des circonstances de l'accident. L'appréciation jurisprudentielle stricte de la qualité de conducteur participe cependant d'une large considération des non-conducteurs victimes. Il faut y voir une définition potentielle du conducteur qu'il pourrait être opportune de retenir. Le conducteur serait celui qui dispose des moyens effectifs de maîtrise matérielle et/ou intellectuelle lui permettant de contrôler la direction du véhicule. Force est toutefois d'admettre qu'une telle définition ne pourrait convenir à toutes les situations accidentelles de la route. Peut-être faudrait-il se résigner à vouloir à tout prix définir cette notion de conducteur et laisser le soin de son appréciation variable au gré des situations accidentelles. Ceci serait notamment opportun dans un objectif d'indemniser un plus grand nombre de victimes conformément aux règles d'indemnisation privilégiées de l'atteinte à leur personne. Cette catégorie pourrait d'ailleurs s'élargir à l'aune de l'évanescence de la qualité de conducteur dans les accidents de la circulation impliquant des systèmes intelligents embarqués au sein des véhicules⁶⁵².

En outre, l'étude a révélé que parmi les victimes vulnérables en situation de faiblesse, celles dont l'état de faiblesse influe ou peut influencer sur la réalisation de l'accident corporel et sur le degré de gravité apparemment plus élevé de subir un dommage corporel, voire même plus étendu, font l'objet d'une protection indemnitaire renforcée. Mais la considération de certaines qualités ontologiques de la personne caractérisant cet état participe d'une différence de traitement injuste dans la détermination du statut de la victime. Cette protection *intuitu personae* dénote au sein du régime d'indemnisation du dommage corporel des victimes d'accidents de la circulation. Elle demeure fondée sur des critères, tels que l'âge et la santé, tant illégitimes qu'obsolètes. Aussi, il a été démontré que la vulnérabilité de l'ensemble des victimes non-conductrices ne devrait pas dépendre distinctement de leur situation de faiblesse ou de leur état de faiblesse dans laquelle elles se trouvent lors de l'accident de la circulation. Toutes se trouvent dans la même situation objective de vulnérabilité face au risque anormal de la circulation que créé principalement *a priori* le conducteur. En l'absence d'une conception juridique certaine, la « vulnérabilité »⁶⁵³ doit s'entendre sous une double dimension au sein du régime des accidents corporels de la circulation. La *vulnerabilis* désigne originellement « *autant celui qui est blessé que celui qui risque de l'être* ». Autrement dit, elle articulerait

⁶⁵² V. *Infra* n°503 et s.

⁶⁵³ V. en plus : FIECHTER-BOULVARD F., « La notion de vulnérabilité et sa consécration par le droit » in COHET-CORDEY F. (dir.), *Vulnérabilité et droit. Le développement de la vulnérabilité et ses enjeux en droit*, PUG, 2000, pp. 13-32.

« d'un côté une propriété (la faiblesse, la fragilité) et d'un autre côté une situation (l'exposition aux risques) »⁶⁵⁴. La vulnérabilité serait donc commune à l'ensemble des victimes exposées au risque d'accident de la circulation désignées à l'article 3 de la loi de 1985, et non exclusivement dépendante de l'état de fragilité que possèdent en propre ces victimes⁶⁵⁵.

L'état de faiblesse des victimes désignées à l'alinéa 2 de l'article 3 de la loi ne saurait justifier de manière certaine la protection renforcée qui leur est donc attribuée à travers une indemnisation sur-privilegiée de leur dommage corporel. C'est pourquoi il nous paraît légitime que soit supprimée cette discrimination existante tant au sein de la catégorie des victimes non-conductrices qu'envers celle des non-conducteurs victimes ne bénéficiant pas d'un tel privilège. Ce favoritisme offert à la victime non-conductrice, fondé sur ces éléments de vulnérabilité justifiant par contrecoup qu'elle soit seule titulaire d'un traitement préférentiel du dommage corporel réparable, demeure dès lors plus que critiquable pour le maintenir à l'avenir.

⁶⁵⁴ EYRAUD B., VIDAL-NAQUET P., « La vulnérabilité saisie par le droit », Centre Max Weber, CNRS-Université de Lyon, pp. 8, spéc. p. 2.

⁶⁵⁵ En ce sens : ALT-MAES F., « Une résurgence du passé : la présomption d'irresponsabilité de l'art. 3, al 2 et 3, de la loi du 5 juill. 1985 », *art.cit.*, p. 219.

CONCLUSION DU TITRE 1

138. L'étude de l'acceptation de l'atteinte à la personne réparable ainsi que l'analyse de l'influence de la vulnérabilité présumée de la victime ont ainsi permis de comprendre quelle victime le législateur de 1985 a voulu à tout prix protéger en lui offrant un traitement préférentiel de son dommage corporel. Est principalement visée la personne victime vulnérable d'une atteinte en sa personne.

Bien que complexe, l'étude de cet usager de la route s'est révélée incontournable. En affirmant que seule une personne physique, entendue largement au sein du dispositif légal de 1985, peut revêtir une telle qualité, cela a permis de déterminer la victime non-conductrice comme le principal sujet titulaire d'un traitement préférentiel du dommage corporel. Cette démarche était essentielle car elle nous permettra notamment par la suite d'identifier cette victime comme l'unique sujet titulaire des droits fondamentaux lésés faisant l'objet d'une protection supérieure sous le prisme de l'acceptation de l'atteinte à sa personne réparable. Par conséquent, cela amène à s'interroger sur l'identification des droits fondamentaux attachés à cette personne, qui se trouvent indirectement restaurés *via* l'indemnisation à laquelle a droit cette victime atteinte dans sa corporalité et/ou dans son psychisme⁶⁵⁶. La signification d'une telle atteinte, largement entendue et désignée sous l'expression plus générale de « dommages résultant des atteintes à la personne », s'est alors révélée comme le socle de cette identification envisagée des droits fondamentaux lésés faisant l'objet de cette restauration exclusive. Mais pour qu'une telle démarche puisse plus facilement s'opérer, a-t-on choisi de proposer une nouvelle rédaction de cette expression actuellement inscrite à l'article 3 de la loi.

La rédaction de cet article est incontestablement source d'insécurité juridique pour le justiciable⁶⁵⁷. Conformément à un tel principe à valeur constitutionnelle, apparaît-il opportun de procéder à un recadrage sémantique. La formulation de « préjudices résultant d'un dommage corporel » devrait-elle se substituer à celle actuellement inscrite de « dommages résultant des

⁶⁵⁶ V. sur cette analyse : *Infra* Partie 1, Titre 2, Chapitre 2, Section 1.

⁶⁵⁷ Sur la consécration du principe de sécurité juridique au rang des principes généraux du droit communautaire, v. : CJCE, 6 avr. 1962, aff. n° 13/61, *De Geus en Uittenboger/Bosch*.

Sur la consécration par le juge européen, v. : CEDH, 13 juin 1979, *Marckx c/Belgique*, req. n° 6833/74, §58. Par cet arrêt, la Cour européenne des droits de l'homme a consacré le principe comme « *inhérent au droit de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales* ».

Sur la reconnaissance comme principe à valeur constitutionnelle, v. : Cons. const., n° 99-421 DC, 16 déc. 1999, loi portant habilitation du Gouvernement à procéder, par ordonnances, à l'adoption de la partie législative de certains codes. Le Conseil constitutionnel a bâti sur les articles 4, 5, 6 et 16 de la DDHC de 1789 un « *objectif de valeur constitutionnelle d'intelligibilité et d'accessibilité de la loi* ».

atteintes à leur personne » au sein de l’alinéa 1^{er} de l’article 3 de la loi Badinter⁶⁵⁸. Cette rédaction demeure plus précise que les différentes propositions tant doctrinales que gouvernementales d’ores et déjà existantes sur ce point, qu’il s’agisse de celle de « *préjudices résultant des atteintes à leur personne* » proposé dans l’avant-projet Catala⁶⁵⁹, d’« *atteinte à l’intégrité physique ou psychique de la personne* » par le projet Terré⁶⁶⁰, ou encore de « *dommage corporel* » préconisée dernièrement par le projet de réforme de la responsabilité civile de 2017⁶⁶¹. De plus, une telle formulation envisagée irait dans le sens d’une unité rédactionnelle au regard de la formule choisie quant aux règles d’indemnisation du dommage corporel communément applicables aux victimes accidentées de la route et aux victimes de droit commun. En effet, certaines dispositions consacrées par la proposition de loi sénatoriale de 2020 pourraient impacter directement le régime spécial des victimes d’accidents de la circulation, notamment celles relatives aux « *règles particulières à la réparation des préjudices résultant d’un dommage corporel* »⁶⁶². Pour une uniformisation rédactionnelle totale des dispositions relatives au domaine des accidents de la circulation, la proposition d’une telle formulation devrait enfin s’accompagner d’un changement rédactionnel au sein du Code des assurances. Aussi, la lettre de la loi de 1985 correspondrait davantage à son esprit, participant d’une meilleure clarté⁶⁶³ et intelligibilité⁶⁶⁴ de la loi, qui sont d’ailleurs respectivement des principes et objectifs inséparables de l’impératif de sécurité juridique⁶⁶⁵. Toute idée d’inclusion du dommage moral pur ainsi que celle de l’atteinte aux droits subjectifs extrapatrimoniaux de la personnalité de la victime au sein du régime d’indemnisation issu des l’article 3 seraient donc à écarter. Seule la dimension morale du dommage corporel serait alors exposée et ainsi considérée. En outre, puisqu’il demeure évident que « le dommage causé à des fournitures ou appareils délivrés sur prescription médicale » est inclus dans la qualification du dommage

⁶⁵⁸ V. Annexe

⁶⁵⁹ V. à ce propos l’art. 1385-2 alinéa 2, in CATALA P. (dir.), *op.cit.*

⁶⁶⁰ V. l’art. 26, alinéa 2, in TERRÉ F. (dir.), *Pour une réforme du droit de la responsabilité civile*, févr. 2012, 87 p., spéc. p. 14.

⁶⁶¹ V. l’art. 1287 alinéa 1^{er}, in *Projet de réforme de la responsabilité civile*, présenté le 13 mars 2017, par Jean-Jacques Urvoas, Garde des Sceaux, ministre de la Justice, suite à la consultation publique menée d’avril à juillet 2016, 18 p., spéc. p. 14. Soulignons que cette expression avait été choisie au préalable dans l’avant-projet de réforme de la responsabilité civile du 29 avr. 2016 à l’art. 1287, alinéa 1^{er}.

⁶⁶² V. *Infra* n°369.

⁶⁶³ Dans plusieurs décisions, le Conseil constitutionnel a reconnu un « *principe de clarté de la loi* » qui résulte de l’interprétation de l’article 34 de la Constitution. V. à ce propos : Cons. const., n° 2002-455 DC, 12 janv. 2002, cons. 9 ; Cons. const., n° 2001-451 DC, 27 nov. 2001, cons. 13 ; Cons. const., n° 98-401 DC, 10 juin 1998, cons. 10.

⁶⁶⁴ V. sur l’affirmation de « *l’objectif de valeur constitutionnelle d’accessibilité et d’intelligibilité de la loi* » : Cons. const., n° 2005-521 DC, 28 avr. 2005, cons. 14. *Adde* sur le contenu de cet objectif relatif à l’exigence de simplification du texte législatif ou à l’exigence de précision : Cons. const., n° 2004-506 DC, 2 déc. 2004, cons. 5 ; Cons. const., n° 2000-437 DC, 19 déc. 2000, cons. 3.

⁶⁶⁵ CEDH, 28 mars 2000, *Baranowski c/ Pologne*, req. n° 28358/95.

corporel réparable de la victime, doit-il, à cet égard, être salué et approuvé pour l'avenir le changement rédactionnel proposé par le projet Terré. Celui-ci inclut directement un tel dommage au sein du régime d'indemnisation des victimes d'accidents corporels de la circulation⁶⁶⁶. Enfin, notre proposition de changement rédactionnel nous permettra ultérieurement d'asseoir les bases de notre raisonnement sur la restructuration envisageable du régime d'indemnisation des victimes de dommage corporel en raison de la disparition dont fait l'objet, pour l'heure, la réforme de la loi Badinter⁶⁶⁷.

En définitive, cette nouvelle rédaction participerait certainement d'une meilleure compréhension de l'étendue de l'atteinte à la personne réparable et ainsi d'une meilleure perceptibilité de la hiérarchisation des dommages que la loi établit. Mais serait-elle surtout le socle permettant de justifier la supériorité du dommage corporel dans le droit de la réparation.

Accorder uniquement au profit de l'ensemble des victimes vulnérables, soit aux seules victimes non-conductrices, un traitement préférentiel de leur dommage corporel laisse tout de même perplexe. La surprotection que le législateur de 1985 offre aux victimes non-conductrices en état de faiblesse est véritablement critiquable. Celle-ci méritait, selon nous, d'être davantage resserrée et non étendue aux victimes conductrices tel que le préconisait le projet Terré⁶⁶⁸. Il serait préférable d'opter en faveur de sa suppression, comme le préconisaient l'avant-projet Catala et la proposition de la loi Bétaille en voulant supprimer l'alinéa 2 de l'article 3 du dispositif de 1985⁶⁶⁹. Mais la proposition de supprimer cette protection renforcée octroyée à cette catégorie de victimes n'est pourtant pas reprise dans le dernier projet de réforme de la responsabilité civile en date de 2017 présenté par Jean-Jacques Urvoas⁶⁷⁰. Cette différence de traitement existante en leur faveur serait donc pour l'heure maintenue, et même étendue à l'ensemble des victimes par ricochet. La rédaction de l'article 1287 est en effet particulièrement explicite. La formule « *les victimes désignées à l'alinéa précédent* », présentement inscrite à l'alinéa 2 de l'article 3 de la loi de 1985, faisant référence aux seules victimes non-conductrices,

⁶⁶⁶ V. cette inclusion à l'article 26 alinéa 1^{er}, in **TERRÉ F.** (dir.), *Pour une réforme du droit de la responsabilité civile*, févr. 2012, 87 p., spéc. p. 14.

⁶⁶⁷ V. *Infra* Partie 2, Titre 1, Chapitre 2, Section 1.

⁶⁶⁸ La suggestion du projet terré de prendre en considération cet état de faiblesse au regard de l'ensemble des victimes d'accidents corporels et non plus uniquement au regard des victimes non-conductrices doit néanmoins être saluée puisqu'elle permet de différencier les victimes selon la situation objective dans laquelle elles se trouvent. V. sur ce point : *Infra* n°303.

⁶⁶⁹ L'art. 1385-2 de l'avant-projet Catala supprime l'alinéa 2 de l'art. 3 de la loi n° 85-677 : **CATALA P.** (dir.), *op.cit.*, spéc. p. 169. L'art. 1386-58 de la proposition de loi *portant réforme de la responsabilité civile*, présentée par Monsieur Laurent BÉTEILLE, Sénateur, supprime également le régime particulier relatif aux victimes désignées à l'alinéa 2 de l'article de la loi de 1985 : <https://www.senat.fr/leg/pp109-657.html>.

⁶⁷⁰ L'art. 1287 alinéa 4 du *Projet de réforme de la responsabilité civile*, présenté le 13 mars 2017, par Jean-Jacques Urvoas, reprend mot pour mot l'article 3 alinéa 2 de la loi Badinter en y précisant toutefois que sont concernées par cette disposition « *les victimes, hormis les conducteurs de véhicules terrestres à moteur (...)* ».

serait supprimée au sein du nouvel article 1287 alinéa 4 dudit projet. Plus encore, l'alinéa 4 de cet article précise clairement que l'état de faiblesse influe sur l'indemnisation des « victimes, hormis les conducteurs de véhicules terrestres à moteur ». Cela laisse ainsi présager, au regard de l'absence de précision de la qualité directe ou indirecte des victimes, de l'extension de la protection super-privilegiée à l'ensemble des victimes par ricochet, tant de la victime non-conductrice que de la conductrice initiale. Dès lors, ne faudrait-il pas concevoir dans le maintien d'une telle disposition la volonté du législateur de demain de réaffirmer au final la prise en compte des prédispositions de la victime d'un dommage corporel comme fondement d'une indemnisation super-privilegiée dont celle-ci a le droit sur le fondement de la loi Badinter ? Si tel est le cas, ne faudrait-il pas envisager, par conséquent, de généraliser ce traitement de faveur dont bénéficie exclusivement pour l'heure les victimes non-conductrices aux victimes conductrices ? Cela se justifierait tant au regard de l'impératif de protection des victimes d'accidents corporels de la circulation que de celui d'une juste indemnisation de leur dommage corporel subi. Une telle suggestion s'avère néanmoins difficile à mettre en place. D'autant plus que les compagnies d'assurances ne manqueront sûrement pas de s'y opposer en raison de leur impératif économique. Préférons-nous alors rester sur l'idée de sa suppression à ce stade de l'étude. Dans son attente, eu égard à l'ajournement dont fait actuellement l'objet le projet de réforme de la loi Badinter, cette différence de traitement devrait être soumise à un examen du Conseil constitutionnel, par exemple par le biais d'une question prioritaire de constitutionnalité, au regard du principe constitutionnel d'égalité, de sorte qu'il soit enfin statué sur sa légitimité.

En somme, reconnaître l'illégitimité de ce critère d'état de faiblesse qui participe d'une différence de traitement indemnitaire entre les victimes non-conductrices aurait pour effet de supprimer la surprotection qui leur est accordée à raison de leur vulnérabilité aggravée. Une telle suppression permettrait d'asseoir l'idée que le traitement privilégié des victimes non-conductrices se justifie davantage au regard de la nature corporelle du dommage qu'elles subissent.

TITRE 2

LE TRAITEMENT PRIVILÉGIÉ DES VICTIMES NON- CONDUCTRICES COMMANDÉ PAR LA NATURE CORPORELLE DU DOMMAGE

139. L'établissement d'une différence de traitement indemnitaire commandée par la qualité de la victime. L'indemnisation du dommage corporel des victimes d'accidents corporels de la circulation a été adaptée et modulée en considération de leur qualité de non-conducteur ou de conducteur.

Dès l'adoption de la loi du 5 juillet 1985, la doctrine n'a pas manqué de contester la différence de traitement indemnitaire que la loi instaure entre ces deux catégories de victimes d'accidents corporels de la circulation au titre de l'article 3 alinéa 1^{er} de la loi du 5 juillet 1985, selon lequel « *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 (...)* ». Dénonçant une « *distorsion entre l'hyper protection des premières [victimes non-conductrices] et la sévérité du sort réservé aux secondes [victimes conductrices]* »⁶⁷¹, la qualification des victimes conductrices a très rapidement été celle de victimes « *maltraitées, négligées, oubliées, sacrifiées* »⁶⁷² dès lors qu'il lui est imputé automatiquement la création du risque accidentel de la circulation. Le législateur de 1985 perçoit avant tout le conducteur comme l'auteur des dommages, soit le responsable. Or, ce « *statut juridique du conducteur apparaît en marge dans le système légal de responsabilité civile* » dès lors que demeure acquise l'inexistence d'une responsabilité juridique envers soi-même⁶⁷³. Bien que demeurant la principale victime des accidents corporels de la circulation, la loi l'accable, même lorsqu'elle serait innocente « *au profit des autres usagers de la route qui désormais pourraient faire n'importe quoi en toute impunité* »⁶⁷⁴. La victime revêtant la qualité de conducteur est alors « *une véritable victime expiatoire de la loi* »⁶⁷⁵, au surplus, comme

⁶⁷¹ LEDUC F., « La sanction de la faute du conducteur victime en question », *RCA* oct. 2011, étude 12, spéc. n° 1.

⁶⁷² *Ibid.*

⁶⁷³ En ce sens : LAMBERT-FAIVRE Y., PORCHY-SIMON S., spéc. p. 611, n° 580.

⁶⁷⁴ CHABAS F., *Le droit des accidents de la circulation après la réforme du 5 juillet 1985*, *op. cit.*, spéc. p. 79 ; CHABAS F., *Les accidents de la circulation*, *op. cit.*, spéc. p. 82.

⁶⁷⁵ LE TOURNEAU PH., « Les métamorphoses contemporaines et subreptices de la faute subjective », in *Les métamorphoses de la responsabilité*, Sixième journée Savatier, colloque Poitiers, 15 et 16 mai 1997, PUF, pp. 19- 33, spéc. p. 25.

Monsieur le Professeur Hubert Groutel l'affirme, une victime laissée « *sur le bord de la route* »⁶⁷⁶.

Partant, c'est donc le statut de conducteur qui est véritablement au cœur de cette discrimination « *foncièrement injuste* »⁶⁷⁷ entre les victimes d'accidents corporels de la circulation. L'absence d'une définition de la qualité de conducteur au sein du *corpus* de la loi du 5 juillet 1985, tout autant que dans le Code de la route, nous a donc forcément laissé perplexe. Source certaine d'insécurité juridique, en raison de son manque de précision et de clarté, la détermination de la notion de conducteur se révèle d'autant plus importante qu'elle participe de l'identification de sa qualité de débiteur d'indemnisation vis-à-vis des victimes d'accidents de la circulation d'une part, mais permet surtout de déterminer l'éligibilité de son propre droit à indemnisation ainsi que celui de ses ayants-droit d'autre part. Deux enjeux principaux découlent ainsi de cette notion. C'est en cela qu'il nous a été primordial de tenter de la définir au préalable, même si l'analyse a démontré que cette notion doit en réalité se mouvoir au gré des circonstances accidentelles survenues.

Seules les victimes non-conductrices bénéficient donc d'un traitement privilégié, c'est-à-dire d'un droit leur garantissant une indemnisation quasi-absolue. Ce droit leur assure une indemnisation irréductible de leurs préjudices corporels subis. Le législateur de 1985 a donc choisi d'offrir une indemnisation prioritairement garantie aux victimes non-conductrices d'un dommage corporel (**CHAPITRE 1**). Mais pourquoi lui avoir reconnu un tel droit ? L'influence de la nature corporelle du dommage réparable (**CHAPITRE 2**) rendra compte que derrière cette indemnitaire privilégiée octroyée, se cache en réalité la protection des droits les plus fondamentaux d'une personne justifiant de la supériorité du dommage corporel dans le droit de la réparation.

⁶⁷⁶ **GROUDEL H.**, « Des victimes laissées sur le bord de la route », *RCA* 2010, repère 8 ; **RIDEL X.**, « La faute de comportement du conducteur victime », *RCA* 2006, étude 3.

⁶⁷⁷ **FLOUR J., AUBERT J.-L., SAVAUX É.**, *op.cit.*, spéc. p. 438, n° 341.

CHAPITRE 1

L'INDEMNISATION PRIORITAIREMENT GARANTIE AUX VICTIMES NON-CONDUCTRICES D'UN DOMMAGE CORPOREL

140. L'assise initiale de l'établissement d'un traitement privilégié : la considération du statut du conducteur. Lorsque la victime a la qualité de conducteur, la volonté du législateur de 1985 a été celle de l'exclure automatiquement de l'octroi du privilège d'un droit à une réparation absolue du dommage corporel subi. C'est à ce titre qu'il convient d'alléguer qu'elle se trouve privée d'un droit inconditionnel à réparation du dommage corporel garanti (**Section 2**), *a contrario* de la victime non-conductrice pour laquelle un tel droit est quasiment consacré (**Section 1**).

Section 1. Un droit inconditionnel à réparation du dommage corporel quasiment consacré au profit des victimes non-conductrices

141. Le traitement de faveur du dommage corporel réparable : l'irréductibilité de l'indemnisation. Le législateur de 1985 a volontairement octroyé aux victimes non-conductrices une réparation irréductible de leur dommage corporel subi à travers la mise en place d'un *corpus* de règles spécifiques d'indemnisation. Une reconfiguration des causes d'exonération s'est opérée. La neutralisation de l'effet exonératoire du fait d'un tiers et de la force majeure, énoncé à l'article 2 de la loi, est commune à l'ensemble des victimes d'un accident de la circulation.

En revanche, l'effet exonératoire de la faute non qualifiée de la victime non-conductrice est paralysé par l'article 3 de la loi du 5 juillet 1985⁶⁷⁸. C'est sur ce dernier point que la loi offre une protection supplémentaire uniquement en faveur des victimes directes non-conductrices du dommage corporel et de leurs victimes par ricochet. Seules ces deux catégories de victimes bénéficient d'un droit inconditionnel à indemnisation des préjudices corporels dont elles souffrent du fait d'une atteinte première à l'intégrité physique de la victime. Cependant, un tel privilège n'est pas absolu. Tout en consacrant au profit des victimes directes non-conductrices le principe de l'inopposabilité de leur faute commise, l'article 3 précise toutefois que l'indemnisation intangible de leur entier dommage corporel succombe totalement en présence d'une faute qualifiée.

⁶⁷⁸ En ce sens : **BRUN PH.**, *op.cit.*, spéc. p. 495, n° 715.

Aussi, la loi Badinter établit-elle à leur égard un régime « *du tout ou rien* »⁶⁷⁹. D'un côté le législateur leur reconnaît un droit à une indemnisation irréductible de leur dommage corporel (§1), de l'autre, celui-ci le paralyse en instaurant des dérogations exceptionnelles à l'irréductibilité de l'indemnisation (§2).

§1. La reconnaissance d'un droit à une indemnisation irréductible

142. La singularité de la réparation du dommage corporel de la victime non-conductrice. La loi du 5 juillet 1985 garantit une indemnisation automatique aux victimes non-conductrices d'accidents corporels de la circulation à travers différentes règles facilitées de réparation du dommage corporel dont elles souffrent, de sorte d'améliorer leur sort. Si certaines d'entre elles demeurent communes à l'ensemble des victimes attestant d'une automaticité garantie de l'indemnisation (A), d'autres sont exclusivement applicables à la victime non-conductrice, participant à la reconnaissance d'un privilège d'une indemnisation absolue octroyée (B).

A. L'automaticité garantie de l'indemnisation

143. La « décontractualisation » de la réparation du dommage corporel des victimes d'accidents de la circulation. L'existence du phénomène de « décontractualisation » de la réparation du dommage corporel⁶⁸⁰ participe notamment de la mise en œuvre facilitée de la responsabilité de l'auteur du dommage. Dès le 1^{er} article de la loi précitée, il est affirmé que les dispositions du chapitre relatif à l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation s'appliquent même lorsque ces dernières sont transposées en vertu d'un contrat. La responsabilité contractuelle est à cet égard évincée au profit des règles de la réparation d'un dommage corporel imputable à un accident de la circulation. Il n'y a donc pas lieu de distinguer selon que le créancier du droit à indemnisation est ou non victime d'un tel dommage lors de l'exécution d'un contrat. Et il serait d'ailleurs souhaitable qu'il en soit de même pour les futurs créanciers du droit à indemnisation sur le fondement de la loi, tels que les passagers de trains

⁶⁷⁹ Formule utilisée par M. Durry lors de ses observations sur la jurisprudence *Desmares* (Cass. 2^e civ., 21 juill. 1982, *RTD civ.* 1982, spéc. p. 607), et reprise dans l'ouvrage : FLOUR J., AUBERT J.-L., SAVAUX É., *op.cit.*, spéc. p. 446, n° 347.

⁶⁸⁰ KNETSCH J., « Faut-il décontractualiser la réparation du dommage corporel », *RDC* 2016/4, p. 801.

ou de tramways⁶⁸¹. En application de la loi Badinter, cela en est fini du recours à l'obligation de sécurité permettant d'obtenir réparation selon les règles de la responsabilité contractuelle, là où la responsabilité délictuelle faisait défaut. La loi Badinter transcende effectivement la distinction des deux ordres de responsabilité en offrant à tout créancier indemnitaire du dommage corporel subi les faveurs de la responsabilité délictuelle afin de faciliter la réparation de ses dommages corporels⁶⁸². Celle-ci fait à cet égard figure de prémisse en la matière et ne manque pas non plus de s'inscrire dans le courant de l'amélioration du sort des victimes que le législateur de demain souhaite, notamment à travers l'application prochaine des règles de la responsabilité extracontractuelle relative à la réparation du dommage corporel⁶⁸³.

144. L'objectivation de la responsabilité de l'auteur de l'accident. En outre, cette indemnisation facilitée se perçoit davantage à travers la mise en œuvre assouplie des conditions de la responsabilité du droit commun de la responsabilité civile. Les atteintes à l'intégrité physique de la victime d'un accident de la circulation font en effet l'objet d'une indemnisation automatique car leur réparation « *n'obéit pas aux règles de la responsabilité subjective* »⁶⁸⁴. La mise en place du phénomène d'objectivation de la responsabilité de l'auteur du dommage est un premier exemple d'assouplissement des règles que met en place la loi de 1985. Fondée sur la théorie du risque principalement avancée par Saleilles⁶⁸⁵ et immédiatement suivie par Josserand⁶⁸⁶ à la fin du XIXe siècle, le système de responsabilité objective garanti à la victime l'indemnisation d'un dommage corporel imputable à un accident de la circulation eu égard à la désignation automatique d'un débiteur de l'obligation de réparation. La théorie ne s'appuie que sur la réalisation du risque de circulation créé pour justifier que l'auteur de l'accident engage de plein droit sa responsabilité et soit débiteur d'une obligation d'indemnisation envers la victime de dommage corporel⁶⁸⁷. Peu important que le fait de circulation soit fautif ou non,

⁶⁸¹ Cette proposition résultant du souhait du législateur de demain de vouloir étendre le régime spécifique de la loi du 5 juillet 1985 aux accidents impliquant des chemins de fer ou un tramway (retenue par le projet de la Chancellerie du 13 mars 2017) est abandonnée par la proposition de loi sénatoriale n° 678 *portant réforme de la responsabilité civile*, 29 juill. 2020, car elle constituerait l'une des « *modifications importantes qui méritent un texte et un débat spécifique* » selon l'exposé des motifs de la proposition de loi.

⁶⁸² En ce sens : **BRUN PH.**, *op.cit.*, spéc. p. 471, n° 677. En s'appuyant sur un arrêt rendu par la Cour de cassation, l'auteur précise d'ailleurs à juste titre que cette solution s'applique à toutes les situations contractuelles et non seulement au contrat de transport : Cass. 2^e civ., 21 juin 2001, n° 99-15.732 : *Bull. civ. II*, n° 122, *RTD civ.* 2001, p. 901, obs. **JOURDAIN P.**

⁶⁸³ V. à ce propos les développements *Infra* : Partie 2, Titre 1, Chapitre 2, Section 1.

⁶⁸⁴ **BARY M.**, *op.cit.*, spéc. n° 258.

⁶⁸⁵ **SALEILLES R.**, *Les Accidents du travail et la responsabilité civile (essai d'une théorie objective de la responsabilité délictuelle)*, éd. 1897, Hachette Livre-BNF, 2016, 98 p.

⁶⁸⁶ **JOSSERAND L.**, *De la responsabilité du fait des choses inanimées*, *op. cit.*

⁶⁸⁷ En ce sens : **JOURDAIN P.**, *Les principes de la responsabilité civile*, 10^e éd., 2021, Dalloz, Connaissance du droit, 200 p., spéc. pp. 27 et s.

l'auteur est présumé responsable de l'accident du fait de l'implication de son véhicule dans la création de ce risque routier, et par là-même tenu à la dette de réparation. L'objectif de la théorie du risque est donc d'éviter que la catégorie des victimes du dommage corporel imputable à l'accident, à l'exception de la catégorie des victimes conductrices, ne subisse la charge de la preuve de leur atteinte corporelle subie en l'absence de faute commise par le chargé du risque. Comme l'affirme ainsi un auteur, « *c'est la création d'un risque et non plus la faute qui justifie l'obligation de réparation et qui fonde la responsabilité civile.* »⁶⁸⁸. En ce sens, l'indemnisation de l'atteinte corporelle de la victime est donc garantie objectivement sans que soit exigée comme condition de responsabilité une quelconque faute du responsable identifié ou non. La principale condition déterminante, dont la preuve doit être rapportée afin que la victime obtienne l'indemnisation à laquelle elle a le droit sur le fondement de la loi de 1985, est celle de l'implication du véhicule dans l'accident.

145. La preuve de l'implication. La seule constatation de l'atteinte à l'intégrité de la victime ne suffit pas en réalité à ce que cette dernière soit indemnisée des préjudices en résultant sur le fondement de l'article 3 de la loi de 1985. Dès 1986, la Haute Cour a très vite affirmé que l'implication du véhicule dans l'accident devait être rapportée et que la charge de la preuve de cette implication du véhicule incombait au demandeur⁶⁸⁹, autrement dit, à la victime de l'accident de la circulation. Celle-ci bénéficie donc du droit à indemnisation de ses préjudices corporels subis sur le fondement de la loi Badinter, lorsqu'elle rapporte une preuve objective de l'implication, c'est-à-dire fondée sur les circonstances dans lesquelles l'accident s'est réalisé⁶⁹⁰. Son indemnisation ne passe par conséquent pas par le truchement de la responsabilité civile du conducteur ou du gardien sur les fondements des articles 1240 ou 1242 alinéa 1^{er} du Code civil.

Appréhendée comme l'un des éléments de détermination du domaine de la loi Badinter, l'implication est l'une des conditions d'ouverture du droit à indemnisation facilitée pour les victimes⁶⁹¹. Cette notion est difficile à appréhender tant elle a fait l'objet d'une évolution

⁶⁸⁸ BACACHE-GIBEILI M., (dir. LARROUMET CH.), *op.cit.*, spéc. pp. 13-14, n° 17.

⁶⁸⁹ À titre d'illustrations : Cass. 2^e civ., 28 mai 1986, n° 84-17.330 : *Bull. civ. II*, n° 83, *D.* 1987, p. 160, note GROUDEL H. ; *RTD civ.* 1987, p. 334, obs. HUET J. Dans le même sens : Cass. crim., 1^{er} mars 1990, n° 89- 80.003 : *Bull. crim.*, n° 100 ; Cass. 2^e civ., 5 déc. 1990, n° 89-18.935 : *Bull. civ. II*, n° 251 ; *RTD civ.* 1991, p. 356, obs. JOURDAIN P. ; Cass. 2^e civ., 5 janv. 1994, n° 92-16.095 : *Bull. civ. II*, n° 2 ; Cass. 2^e civ., 16 mai 1994, n° 92-14.601 : *Bull. civ. II*, n° 129.

⁶⁹⁰ Ne caractérise pas l'implication la démonstration de la conscience qu'a pu avoir un conducteur d'être la cause d'un accident : Cass. 2^e civ., 8 févr. 1995, n° 92-16.313 : *Bull. civ. II*, n° 43.

⁶⁹¹ V. en outre : VINEY G., *L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation*, *op.cit.*, spéc. n° 13, insistant sur le « double rôle » de l'implication.

certaine⁶⁹². Du fait de la disparation de la distinction entre le rôle actif ou passif du véhicule impliqué dans l'accident, une difficulté a tout d'abord résidé dans l'affirmation de la preuve de son implication en l'absence de contact avec la victime lors de la situation accidentelle. En effet, si l'implication demeure présumée en présence d'un heurt⁶⁹³, que le véhicule soit en mouvement ou à l'arrêt, à l'inverse, la victime aura moins de facilité à prouver l'implication en l'absence de contact. À cet égard, l'appréciation sinieuse de l'implication par la Haute Cour se fait très clairement ressentir une fois de plus. Les conseillers de la Cour de cassation affirment en effet que l'absence de contact n'exclut pas nécessairement l'implication⁶⁹⁴. Cela signifie *a contrario* que la Cour peut éventuellement l'exclure⁶⁹⁵. L'appréciation du critère d'implication est donc *a priori* large, voire même quelque peu disparate. L'appréciation se précise toutefois grâce au contrôle de la Cour de cassation, laquelle enjoint par exemple aux juges du fond de ne déduire l'implication que de la seule présence du véhicule sur le lieu de l'accident⁶⁹⁶. Pour cela, leur rôle consiste notamment à vérifier « *que le véhicule a été l'une des composantes du processus accidentel, qu'il l'ait en partie provoqué ou qu'il en ait simplement modifié le*

⁶⁹² En ce sens : LEDUC F., « L'évolution de l'implication », *art. cit.*, p. 31.

⁶⁹³ Cass. 2^e civ., 25 janv. 1995, n° 92-17.164 : *Bull. civ. II*, n° 27 : « *est nécessairement impliqué dans l'accident, au sens de l'article 1^{er} de la loi du 5 juillet 1985, tout véhicule terrestre à moteur qui a été heurté, qu'il soit à l'arrêt ou en mouvement* », *Gaz. pal.* 1995, I, p. 315, note CHABAS F. ; *RTD civ.* 1995, p. 382, obs. JOURDAIN P.

⁶⁹⁴ V. entre autres : Cass. 2^e civ., 14 nov. 2002, n° 00-20.594 : *Bull. civ. II*, n° 252.

⁶⁹⁵ En ce sens : Cass. 2^e civ., 18 mars 1999 : *Bull. civ.* 1999, II, n° 51 (absence d'implication d'un véhicule en l'absence de contact dans un accident de croisement) ; Cass. 2^e civ., 21 oct. 2004, n° 03-15.935, *Inédit* (l'implication du véhicule dépassé est écartée car il roulait normalement), *RCA* 2004, comm. 368, note GROUDEL H.

⁶⁹⁶ En ce sens : Cass. 2^e civ., 18 mars 1999, n° 97-14.306 : *Bull. civ. II*, n° 51 (la seule présence de la voiture dans sa propre voie de circulation ne suffit pas, en l'absence de contact, à caractériser l'implication) ; Cass. 2^e civ., 8 juill. 2004, n° 03-12.323 : *Bull. civ. II*, n° 345 (la seule présence du véhicule à proximité de l'endroit de la chute de la motocyclette ne suffit pas à en établir l'implication) ; Cass. 2^e civ., 13 déc. 2012, n° 11-19.696 : *Bull. civ. II*, n° 204, D. 2013, p.12 (la seule présence du véhicule sur les lieux ne suffit pas à caractériser son implication) ; *RCA* 2013, comm. 84, note GROUDEL H. ; Cass. 2^e civ., 15 janv. 2015, n° 13-27.448, *Inédit*, *RCA* 2015, comm. 118, note GROUDEL H. (la seule présence du véhicule, en l'absence de contact et de fait perturbateur de la circulation ne permet pas de caractériser son implication dans l'accident).

déroulement »⁶⁹⁷, peu important qu'il ait été en mouvement⁶⁹⁸ ou immobile⁶⁹⁹. La Cour de cassation semble se baser sur le critère de la perturbation de la circulation, auparavant retenue s'agissant de l'implication du véhicule en stationnement, de sorte de constater l'implication du véhicule en mouvement en l'absence de contact⁷⁰⁰. En pareille hypothèse, ce qu'il faut retenir est que le véhicule doit être intervenu « à quelque titre que ce soit dans la survenance de l'accident »⁷⁰¹, mais que la victime reste tenue de démontrer que le véhicule doit avoir « joué un rôle quelconque dans la réalisation d'un accident »⁷⁰².

Malgré une jurisprudence véritablement hésitante, la Cour de cassation affirme que seule l'implication du véhicule dans l'accident doit être prouvée⁷⁰³ et non l'implication de ce

⁶⁹⁷ BACACHE-GIBEILI M., (dir. LARROUMET CH.), *op.cit.*, spéc. p. 827-828, n° 690 ; VINEY G., JOURDAIN P. (dir. GHESTIN J.), *Traité de droit civil, Les conditions de la responsabilité, op.cit.*, spéc. p. 239, n° 333-2 : « le véhicule doit avoir été une condition nécessaire de l'accident (...) ; il suffit qu'il ait eu une incidence sur son déroulement, qu'il en ait modifié le cours » ; BRUN PH., *op.cit.*, spéc. p.487, n° 703 : il faut que le véhicule ait été « une des composantes du processus accidentel ».

⁶⁹⁸ V. à titre d'illustrations sur l'implication retenue : Cass. 2^e civ., 18 mars 1998, n° 96-13.726 : *Bull. civ. II*, 1998, n° 88, *RCA* 1998, chr. 14, GROUDEL H. En l'espèce, l'implication du véhicule dans l'accident est déduite de sa présence et d'une circonstance permettant d'affirmer que le véhicule n'est pas étranger à l'accident : véhicule dépassé impliqué car il empêche l'autre de se rabattre. Dans le même sens : Cass. 2^e civ., 13 déc. 2012, n° 11-19.696 : *Bull. civ. II*, n° 204, *RCA* 2013, comm. 84, note GROUDEL H. ; Cass. 2^e civ., 1^{er} juin 2011, n° 10-17.927 : *Bull. civ. II*, n° 122, *D.* 2011, p. 1618 ; *RCA* 2011, comm. 288, note GROUDEL H. En l'espèce, la Cour de cassation avait motivé sa décision en énonçant que le véhicule est impliqué dans l'accident du fait de l'interpellation du conducteur et du dépassement du véhicule. *Contra.* : Cass. 2^e civ., 13 mai 2004, n° 02-19.725 : *Bull. civ. II*, n° 225, *RCA* 2004, comm. 259, GROUDEL H. Dans cet arrêt, le positionnement anormal du car était non prouvé pour établir le manque de visibilité du véhicule impliqué dans l'accident avec l'enfant descendu du car.

⁶⁹⁹ Cass. 2^e civ., 3 juin 2010, n° 09-67.151 (présence du piéton nécessitée par l'immobilisation du véhicule et heurté par un poids lourd), *RCA* 2010, comm. 238 ; Cass. 2^e civ., 29 nov. 2001 (véhicule immobilisé), *RCA* 2002, comm. 57 ; Cass. 2^e civ., 23 mai 2002 (arbre tombant sur le passager descendu du véhicule), *RCA* 2002, comm. 258 ; Cass. 2^e civ., 24 avr. 2003, n° 01-13.017 : *Bull. civ. II*, n° 104 (projection de gravillons par un camion balayage), *RCA* 2003, comm. 199 ; *D.* 2003, IR 1266 ; *RTD civ.* 2003, p. 515, obs. JOURDAIN P. ; Cass. 2^e civ., 11 oct. 2007, n° 06-17.240 (présence des sapeurs-pompiers sur les lieux d'un premier accident dont les véhicules immobilisés sont impliqués dans le second accident entre les pompiers piétons et le véhicule) ; Cass. 2^e civ., 11 sept. 2014, n° 13-22.104, Inédit, *RCA* 2014, comm. 372, note GROUDEL H.

⁷⁰⁰ V. Cass. 2^e civ., 13 juill. 2000, n° 98-21.530 : *Bull. civ. II*, n° 126 (véhicule impliqué dans un accident causé par des chevaux effrayés), *RCA* 2000, comm. 324, note GROUDEL H. ; *RTD civ.* 2000, p. 847, obs. JOURDAIN P.

⁷⁰¹ Cass. 2^e civ., 2 avr. 1997, n° 95-13.303 : *Bull. civ. II*, n° 100.

⁷⁰² V. par ex : Cass. 2^e civ., 18 avr. 2019, n° 18-14.948 : *Bull. civ. II*. En l'espèce, la Cour de cassation approuve les juges du fond d'avoir retenu l'implication d'un tracteur qui, en action de fauchage, circulait très lentement et empiétait sur la voie de circulation, ce qui avait contraint une motocyclette à le dépasser. Pour une jurisprudence récente de ce principe, v. : Cass. 2^e civ., 16 janv. 2020, n° 18-23.787 : *Bull. civ. II*, *D.* 2020, p. 149. En l'espèce, la Cour de cassation approuve la Cour d'appel d'avoir rappelé la formule classique selon laquelle est impliqué « tout véhicule ayant joué un rôle quelconque dans la réalisation de l'accident ». Il s'agissait ici de l'implication d'un tracteur qui avait laissé une flaque d'huile involontairement sur la route (élément projeté par le véhicule), laquelle avait provoqué un accident mortel de la circulation survenu en raison du dérapage d'un véhicule sur cette flaque glissante.

⁷⁰³ Cass. 2^e civ., 28 juin 1989, n° 88-16.149 : *Bull. civ. II*, n° 141, *Gaz. pal.* 1989, 2, p. 898, obs. CHABAS F. ; *JCP* 1990, II, 21508, obs. MONTANIER J.-C. ; *RCA* 1989, comm. 304, note GROUDEL H. ; *RTD civ.* 1990, p. 94, obs. JOURDAIN P. En l'espèce, la Cour affirmait que seule l'implication du véhicule dans l'accident doit être prouvée, mais spécifie tout de même que la preuve de l'absence d'imputabilité du dommage peut être rapportée. Dans le même sens : Cass. 2^e civ., 8 nov. 1989, n° 88-17.950 : *Bull. civ. II*, n° 200, *RCA* 1989, comm. 366 ; *RTD civ.* 1990, p. 94, obs. JOURDAIN P.

dernier dans le dommage⁷⁰⁴. Cette distinction a suscité de nombreuses critiques foudroyantes de la part de la doctrine⁷⁰⁵. Mais à juste titre, puisqu'il ne doit pas être confondu l'implication du véhicule dans l'accident et l'imputabilité du dommage à l'accident.

146. L'imputabilité présumée du dommage à l'accident. Dans le silence de la loi Badinter, il ne doit pas être confondu l'implication avec l'exigence implicite mais nécessaire de l'imputabilité du dommage à l'accident qui s'y juxtapose⁷⁰⁶. Bien que cela soit implicite, la lésion causée au corps de la victime doit être imputable à la réalisation de l'accident de la circulation dans lequel un véhicule est impliqué. La difficulté a longtemps trouvé son origine dans l'amalgame causé par les juges à l'égard des notions d'implication et d'imputation⁷⁰⁷. Certains partisans du régime exclusif de la loi de 1985 n'ont d'ailleurs pas manqué de les différencier afin d'établir plus de clarté dans l'application de la norme⁷⁰⁸. Si la distinction entre ces deux notions demeure notamment justifiable dans la mesure où un véhicule impliqué dans l'accident ne l'est pas forcément à l'égard de l'atteinte à la personne, ces notions participent toutes deux de l'indemnisation automatique en faveur de la victime non-conductrice⁷⁰⁹.

Il est constant qu'en matière civile, la charge de la preuve incombe à celui qui souhaite introduire l'instance⁷¹⁰. Or, dans le cadre des accidents de la circulation, lorsque toutes les conditions d'application du dispositif légal sont réunies, une présomption de fait est établie lorsque les circonstances et le degré de probabilité du dommage attestent de la certitude du lien

⁷⁰⁴ La Haute Cour affirme une volonté de distinguer l'implication dans l'accident et l'implication dans le dommage ainsi qu'une volonté que soit présumée l'imputabilité du dommage lorsque l'implication dans l'accident est établie. V. à ce propos : Cass. 2^e civ., 24 oct. 1990 (deux arrêts), n° 89-13.306 : *Bull. civ.* II, n° 210 et n° 89-18.423 ; *Bull. civ.* II, n° 211, *RTD. civ.* 1991, p. 131. *RTD. civ.* 1991, 131, obs. JOURDAIN P. ; Cass. 2^e civ., 25 mars 1991, n° 89-20.510 : *Bull. civ.* II, n° 96, *RTD. civ.* 1991, p. 550, obs. JOURDAIN P.

⁷⁰⁵ Sur les adversaires de la confusion, v. entre autres : **BEHAR-TOUCHAIS M.**, « Observations sur l'exigence d'imputabilité du dommage à l'accident de la circulation », *JCP* 1991, I, 3492 ; **CHABAS F.**, « Notion et rôle de l'implication du véhicule au sens de la loi du 5 juill. 1985 », *Gaz. pal.* 1986, 1, doctr. p. 64 ; **GROUDEL H.**, « L'implication du véhicule dans la loi du 5 juillet 1985 », *art. cit.*, chr. p. 1 ; **RAFFI R.**, « Implication et causalité dans la loi du 5 juill. 1985 », *art. cit.*, p. 18 ; **CONTE PH.**, « Le législateur, le juge, la faute et l'implication », *JCP* 1990, I, 3471. Sur les partisans de la confusion, v. entre autres : **JOURDAIN P.**, « Implication et causalité dans la loi du 5 juillet 1985 », *art. cit.*, I, 3794 ; **VINEY G.**, **JOURDAIN P.** (dir. GHESTIN J.), *op.cit.*, spéc. p. 1277, n° 1001 et s. ; **VINEY G.**, **JOURDAIN P.**, **CARVAL S.** (dir. GHESTIN J.), *Les régimes spéciaux et l'assurance de responsabilité*, *op.cit.*, spéc. p. 141, n° 108 et s.

⁷⁰⁶ Dans ce sens : **BRUN PH.**, *op.cit.*, spéc. p. 491, n° 708 ; **LEDUC F.**, « L'évolution de l'implication », *art.cit.*, spéc. p. 34, n° 10.

⁷⁰⁷ Cass. 2^e civ., 28 fév. 1990, *JCP* 1990, IV, 165. La Cour de cassation avait énoncé que la preuve de l'implication du véhicule dans l'accident faisait présumer son implication dans le dommage subi par la victime.

⁷⁰⁸ **BEHAR-TOUCHAIS M.**, « Observations sur l'exigence d'imputabilité du dommage à l'accident de la circulation », *art.cit.* ; **LEDUC F.**, « L'évolution de l'implication », *art.cit.*, spéc. p. 34, n° 10 ; **JOURDAIN P.**, « Implication et causalité dans la loi du 5 juill. 1985 », *art. cit.* ; **RAFFI R.**, *art. cit.*, p. 18.

⁷⁰⁹ V. en ce sens : **LARROUMET CH.**, « L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation : l'amalgame de la responsabilité civile et de l'indemnisation automatique [à propos de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985] », *art. cit.*

⁷¹⁰ Art. 9 CPC.

de causalité entre le dommage et l'accident survenu⁷¹¹. Cette présomption n'est autre que le fruit d'un travail jurisprudentiel dont les juges s'efforcent d'apprécier la relation directe et certaine entre la réalisation du dommage de la victime et l'accident subi. Toujours est-il que cette présomption simple peut être renversée et *ipso facto* être écartée lorsque les circonstances ne permettent plus de présumer cette relation causale. La victime peut, même si cela demeure rarissime, être privée de tout droit à indemnisation sur le fondement de la loi de 1985, dans la mesure où elle n'établit pas elle-même la relation directe et certaine de son dommage corporel avec l'accident de la circulation dans lequel le véhicule du chargé du risque est impliqué⁷¹².

L'hypothèse la plus courante du dommage réalisé concomitamment à la survenance de l'accident ne soulève pas davantage de difficultés particulières dans l'appréciation de ce lien causal. En pareil cas, l'implication du véhicule dans l'accident fait présumer l'imputabilité du dommage à l'accident⁷¹³ lorsqu'il y a concomitance entre les deux⁷¹⁴ et qu'aucune autre cause concurrente de nature à produire le dommage n'existe⁷¹⁵. L'imputabilité du dommage à l'accident est présumée pour les préjudices se manifestant dans un temps voisin de l'accident et en constituant une suite prévisible⁷¹⁶. Il s'agit alors d'une présomption simple. Il peut aisément être prouvé que l'accident n'est pas à l'origine du dommage. De plus, la Cour a élargi le champ du droit à réparation de la victime lorsque celle-ci juge qu'il est possible d'imputer à l'accident la présence d'un dommage causé par un second fait générateur⁷¹⁷.

Cependant, la difficulté réside davantage dans l'apparition postérieure du dommage invoqué par la victime à la survenance de l'accident de la circulation. Dans cette hypothèse,

⁷¹¹ VINEY G., JOURDAIN P. (dir. GHESTIN J.), *Traité de droit civil. Les conditions de la responsabilité*, op.cit., spéc. p. 274, n° 365-1.

⁷¹² Cass. 2^e civ., 19 févr. 1997, n° 95-14.034 : *Bull. civ.* II, n° 41 (victime décédée d'une crise cardiaque quelques minutes après un accident de la circulation lui ayant occasionné une blessure légère à la jambe), *D.* 1997, 384, note RADÉ Ch. ; *JCP* 1998, II, 10005, note BRUN Ph. ; *ibid.*, 1997, I, 4070, n° 32 s., obs. VINEY G. ; *RCA* 1997, n° 163, note GROUDEL H. ; Cass. 2^e civ., 8 févr. 2001, *RCA* 2001, comm. 147 ; Cass. 2^e civ., 24 févr. 2005, n° 02- 11.999 : *Bull. civ.* II, n° 53, *RCA* 2005, comm. 145, note HOCQUET-BERG S.

⁷¹³ Cass. 2^e civ., 21 mai 1990 : *Bull. civ.* II, n° 112 (l'accident concourt de manière directe et certaine au suicide de la victime) ; Cass. 2^e civ., 4 févr. 2010, n° 09-10.940 (la simultanéité des faits caractérise l'implication du véhicule avec le cyclomoteur), *RCA* 2010, comm. 111.

⁷¹⁴ Cass. 2^e civ., 28 juin 1989 : *Bull. civ.*, II, n° 41, *Gaz. pal.* 1989, 2, 898, note CHABAS F. ; *JCP* 1990, II, 21508, note MONTANIER J.-C. ; *RCA* 1989, comm. n° 304, obs. GROUDEL H. ; Cass. 2^e civ., 8 nov. 1989, n° 88- 13.378 : *Bull. civ.*, II, n° 200, *D.* 1990, chr. p. 263, GROUDEL H. ; *RTD civ.* 1990, 94, obs. JOURDAIN P. ; Cass. 2^e civ., 25 mars 1991, n° 89-20.510 : *Bull. civ.*, n° 96, *RTD civ.* 1991, p. 550, obs. JOURDAIN P. *Contra.* : Cass. crim., 13 juin 1991, n° 90-83.491 : *Bull. crim.*, n° 250, *RTD civ.* 1992, p. 125, obs. JOURDAIN P.

⁷¹⁵ VINEY G., JOURDAIN P., *Traité de droit civil. Les conditions de la responsabilité*, op.cit., spéc. p. 275, n° 365- 1.

⁷¹⁶ Cass. 2^e civ., 19 févr. 1997, n° 94-21.111 : *Bull. civ.* II, n° 56, *Arrêt Bertrand* : « le conducteur d'un véhicule terrestre à moteur impliqué dans un accident ne peut se dégager de son obligation d'indemnisation que s'il établit que cet accident est sans relation avec le dommage », *D.* 1997, p. 384, note RADÉ Ch. ; *JCP* 1998, II, 10005, note BRUN Ph.

⁷¹⁷ À titre d'illustrations : Cass. 2^e civ. 27 janv. 2007, n° 06-12.106 : *Bull. civ.* II, n° 112 ; Cass. 2^e civ., 25 janv. 2007, n° 06-13.611 : *Bull. civ.* II, n° 113. ; V. *Supra* n°74 et *Infra* n°400.

plus problématique, la présomption simple d'imputabilité du dommage à l'accident ne peut être justifiée car dénuée de vraisemblance. C'est d'ailleurs en ce sens que la Haute Cour a jugé pertinent le fait que la preuve du dommage postérieur découlant de l'accident doit être rapportée par la victime⁷¹⁸. L'imputabilité devra effectivement être prouvée lorsque les préjudices apparaissent dans un temps éloigné de l'accident, n'en constituant pas une suite prévisible⁷¹⁹ ou ne correspondant pas aux circonstances de l'accident⁷²⁰.

En somme, dès lors que la preuve de l'implication du véhicule dans l'accident est rapportée et qu'un tel critère de rattachement établi présume de l'imputabilité du dommage corporel subi, la loi offre à la victime non-conductrice une indemnisation quasi-automatique du dommage dont elle souffre sur le fondement de l'article 3. Cette automaticité se manifeste d'ailleurs également à travers le privilège d'une indemnisation intégrale octroyée.

B. Le privilège d'une indemnisation absolue octroyée

147. L'indemnisation octroyée aux victimes non-conductrices est qualifiée d'absolue dès lors qu'elle ne souffre d'aucune dérogation possible. Le législateur de 1985 a effectivement garanti l'intangibilité de l'indemnisation de leur dommage corporel au travers de deux principales règles d'aménagement relatives aux modalités de l'exonération de responsabilité.

148. La neutralisation de la force majeure ou le fait d'un tiers opposable. Cette première règle d'aménagement des modalités d'exonération est commune à l'ensemble des victimes d'un accident de la circulation⁷²¹. L'indemnisation du dommage corporel subi serait en partie garantie eu égard aux causes d'exonération strictement limitées du responsable.

⁷¹⁸ Cass. 2^e civ., 24 janv. 1996, n° 94-13.678 : *Bull. civ. II*, n° 15. En l'espèce, c'est à la victime demanderesse de rapporter la preuve d'un lien de causalité entre l'accident et le dommage dont elle entend obtenir réparation : *D.* 1997, somm. 30, obs. MAZEAUD D. ; *JCP* 1996, I, 3944, n° 25, obs. VINEY G. ; *RTD civ.* 1996, p. 406, obs. JOURDAIN P. ; Cass. 2^e civ., 6 nov. 1996, *RCA* 1997, comm. 18, GROUDEL H. V. dans le même sens : Cass. crim., 13 juin 1991, n° 90-83.491 : *Bull. crim.*, n° 250 : « *l'implication d'un véhicule terrestre à moteur dans un accident de la circulation ne dispense pas la partie civile d'apporter la preuve d'un lien de causalité entre ledit accident et le dommage* », *RTD civ.* 1992., p. 125, obs. JOURDAIN P.

⁷¹⁹ Cass. 2^e civ., 24 janv. 1996, n° 94-13.678 : *Bull. civ. II*, 1996, n° 15, p. 10 (lésion apparue deux ans et demi après l'accident), *RTD civ.* 1996, p. 406, obs. JOURDAIN P. ; *D.* 1997, somm. 30, obs. MAZEAUD D. ; *JCP* 1996, I, 3944, obs. VINEY G. ; Cass. 2^e civ., 13 nov. 1991, n° 90-15.472 : *Bull. civ. II*, n° 299, p. 157, *RTD civ.* 1992, p. 125, obs. JOURDAIN P.

⁷²⁰ Cass. 2^e civ., 8 févr. 2001, n° 98-22.048, (victime invoquant des séquelles résultant de la présence de morceaux de verre dans la tête alors que le procès-verbal d'accident ne mentionne aucun bris de verre), *RCA* 2001, comm. 147.

⁷²¹ Sont incluses dans cette catégorie les futures victimes d'accidents de la circulation pouvant demander l'indemnisation de leur dommage subi sur le fondement de la loi du 5 juillet 1985, tels que les passagers transportés par les futurs véhicules, trains et tramways, inclus dans un tel dispositif.

Conformément à l'article 2 de la loi du 5 juillet 1985, aucune d'entre elles ne peut se voir opposer la force majeure ou le fait d'un tiers, lorsqu'elle agit contre l'auteur de l'accident, conducteur, ou au gardien du véhicule impliqué dans l'accident, afin d'obtenir l'indemnisation absolue de son entier dommage⁷²².

La force majeure, au sens de cet article, ne s'entend pas dans son sens générique de cause étrangère présentant les caractères d'imprévisibilité et d'irrésistibilité, mais plutôt de l'évènement naturel ou anonyme extérieur à l'usager de la route⁷²³. Il en résulte qu'aucun évènement naturel, tel qu'un orage, la pluie, une tempête de neige, ni aucun évènement dont l'origine est inconnue, comme par exemple l'irruption d'un animal sauvage sur la route ou encore une plaque d'huile sur la chaussée, ne sont opposables aux victimes d'accidents de la circulation⁷²⁴.

L'apport principal de l'article 2 de la loi Badinter est l'innoposabilité du fait d'un tiers à l'égard des victimes⁷²⁵. Il demeure acquis en jurisprudence que ne constitue pas une cause d'exonération, pour le conducteur ou le gardien du véhicule impliqué, le fait d'un tiers présentant les caractéristiques de la force majeure. Dès lors, « *un défaut d'entretien de la chaussée, l'insuffisance ou l'inexactitude de la signalisation, l'absence d'indication de travaux effectués sur une route, une panne d'éclairage ne sauraient constituer pour le conducteur ou le gardien du VTM impliqué dans l'accident une cause le libérant de l'obligation d'indemnisation la victime* »⁷²⁶. Ne constitue pas davantage une cause d'exonération, le fait d'un tiers non débiteur d'indemnisation au titre de la loi Badinter⁷²⁷, tel notamment un piéton ou un garagiste dont la faute, le fait de la chose ou le défaut d'exécution de l'obligation contractuelle est à l'origine de l'accident de la route dans lequel est impliqué le véhicule du défendeur⁷²⁸. Pas plus

⁷²² L'art. 2 de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 affirme que « *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* ».

⁷²³ En ce sens : **VINEY G., JOURDAIN P., CARVAL S.** (dir. GHESTIN J.), *Les régimes spéciaux et l'assurance de responsabilité*, *op.cit.*, spéc. p. 168, n° 132. ; Cass. 2^e civ., 2 juill. 1986, n° 85-11.614 : *Bull. civ. II*, n° 101. Il doit être souligné que la définition de la force majeure, notamment en matière extracontractuelle, pourrait être consacrée au titre d'un nouvel article 1253 du Code civil suggéré par la proposition de loi sénatoriale n° 678 portant réforme de la responsabilité civile, 29 juill. 2020, présentée par MM. Philippe BAS, Jacques BIGOT et André REICHARDT, sénateurs : « *la force majeure est l'évènement échappant au contrôle du défendeur ou de la personne dont il doit répondre, et dont ceux-ci ne pouvaient éviter ni la réalisation ni les conséquences par des mesures appropriées* ».

⁷²⁴ Cass. 2^e civ., 17 mars 1986, n° 85-10.407 : *Bull. civ. II*, n° 38 ; Cass. 2^e civ., 22 juin 1988, n° 87-11.092 : *Bull. civ. II*, n° 147.

⁷²⁵ En ce sens : **VINEY G., JOURDAIN P., CARVAL S.** (dir. GHESTIN J.), *Les régimes spéciaux et l'assurance de responsabilité*, *op.cit.*, spéc. p. 170, n° 133.

⁷²⁶ **OUDOT P.**, *art.cit.*, n° 119.

⁷²⁷ Dans l'hypothèse où le tiers est débiteur d'indemnisation au sens de la loi, l'obligation *in solidum* jouera au profit de la victime, et ce même si le fait du tiers est constitutif d'une cause étrangère.

⁷²⁸ En ce sens : **VINEY G., JOURDAIN P., CARVAL S.** (dir. GHESTIN J.), *Les régimes spéciaux et l'assurance de responsabilité*, *op.cit.*, spéc. p. 170, n° 133.

d'ailleurs que le fait de l'autre conducteur dont le véhicule est entré en collision avec un autre⁷²⁹, alors même que ce fait est la cause exclusive de l'accident⁷³⁰.

La dérogation par rapport au droit commun de la responsabilité civile est ici indéniable. La neutralisation de ces deux causes étrangères, quelle que soit la nature du dommage des victimes et quand bien même celles-ci seraient conductrices, participe clairement d'un droit à indemnisation davantage facilitée de leur dommage corporel subi. Cette règle, pour le moins légitime, devrait être maintenue à l'avenir dès lors qu'elle participe d'une indemnisation quasi-automatique de l'atteinte à la personne des victimes d'accidents de la circulation⁷³¹.

En outre, au surplus de cette règle légale de faveur profitant à toutes les victimes, celles qui revêtent la qualité de non-conducteur bénéficient au titre de l'article 3 alinéa 1^{er} de la loi du principe de l'inopposabilité de leur faute simple commise.

149. Le principe de l'inopposabilité de la faute aux victimes vulnérables. D'imprudence ou de négligence, les fautes simples retenues contre les piétons, cyclistes voire passagers sont variées⁷³². Affirmé à l'article 3 alinéa 1^{er} de la loi⁷³³, le principe de l'inopposabilité de la faute simple exclut toute restriction de l'indemnisation à laquelle ont droit les victimes non-conductrices fondée sur l'existence d'une faute simple commise par elles, alors même que celle-ci présenterait les caractères de la force majeure⁷³⁴. C'est sur ce point principal que la loi Badinter crée une différence de traitement indemnitaire entre les victimes d'accidents corporel du fait que la faute simple est susceptible de diminuer le droit à réparation de l'atteinte corporelle de la victime conductrice. À travers l'établissement de ce principe d'ordre public, la loi impose en effet que seul le dommage corporel des victimes non-conductrices est indemnisé dans sa totalité sans qu'il ne soit tenu compte de la faute commise. Autrement dit, la loi reconnaît uniquement un droit inconditionnel à l'indemnisation de l'atteinte corporelle subie par la victime non-conductrice fautive⁷³⁵.

⁷²⁹ Cass. 2^e civ., 18 mars 1987, n° 85-17.392, *Bull. civ. II*, n° 68.

⁷³⁰ V. entre autres : Cass. 2^e civ., 19 nov. 1986, n° 85-12.301 : *Bull. civ. II*, n° 165, *Gaz. pal.* 1987, I, 141, note CHABAS F.

⁷³¹ V. à ce propos l'art. 1286 du *Projet de réforme de la responsabilité civile*, présenté le 13 mars 2017, par Jean-Jacques Urvoas. Soulignons que la codification des dispositions relatives au droit à indemnisation de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985, objet ou non d'une modification souhaitée par le législateur de demain, est pour l'heure abandonnée par la proposition de loi sénatoriale n° 678 *portant réforme de la responsabilité civile*, 29 juill. 2020, présentée par MM. Philippe BAS, Jacques BIGOT et André REICHARDT, sénateurs.

⁷³² À titre d'illustration : Cass. 2^e civ., 20 avr. 1988, n° 87-11.193 : *Bull. civ. II*, n° 86.

⁷³³ L'art. 3 alinéa 1^{er} de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 énonce que : « les victimes, hormis les conducteurs de véhicules terrestres à moteur, sont indemnisées des dommages résultant des atteintes à leur personne qu'elles ont subies, sans que puisse leur être opposée leur propre faute (...) ».

⁷³⁴ En ce sens : FLOUR J., AUBERT J.-L., SAVAUX É., *op.cit.*, spéc. p. 443, n° 343.

⁷³⁵ V. à ce propos : Rapport Collet, pp. 11-12.

Plus encore, bien que source d'une curieuse discrimination apportée par l'alinéa 2 de l'article 3, l'existence d'un tel traitement de faveur est davantage perceptible à l'égard des victimes en état de faiblesse. Ces dernières, dont les qualités biologiques – âge et santé – influent *a priori* sur la réalisation du risque d'accident, bénéficient, au surplus du principe ci-dessus mentionné, de celui de l'inopposabilité de leur faute inexcusable commise cause exclusive de l'accident. Leur état de vulnérabilité prédomine sur la faute commise et ce, quand bien même cet état serait à l'origine, au moins pour partie, de leur dommage corporel.

De jurisprudence constante, dans un objectif de renforcement de la réparation des victimes de dommages corporels, leur droit à indemnisation est insusceptible d'être réduit eu égard à de telles prédispositions inopposables. L'exclusion de leurs prédispositions comme condition partiellement ou totalement exonératoire de la responsabilité du défendeur demeure sur ce point légitime. En revanche, ce qui l'est moins est la règle instaurée par la loi Badinter. Selon son article 3 alinéa 2, de telles prédispositions chassent le caractère exonératoire de la faute simple ou inexcusable cause exclusive de l'accident commise par la victime non-conductrice dont pourrait se prévaloir le conducteur ou le gardien du véhicule impliqué. Ce qui revient en fin de compte à opposer au conducteur ou au gardien du véhicule impliqué cette donnée objective préexistante, non comme cause d'exonération de responsabilité mais à l'inverse, comme condition justifiant d'une indemnisation totale du dommage corporel dont ces victimes vulnérables souffrent. C'est ce dernier point qui s'avère critiquable car leur état de faiblesse, fondé d'ailleurs sur des critères déjà en soi contestables, influe le calcul du montant de la réparation de leur dommage corporel tandis que tel n'est pas le cas pour les victimes conductrices.

En somme, lorsque l'on se positionne en faveur d'un droit inconditionnel à réparation du dommage corporel garanti aux victimes non-conductrices, le principe de l'inopposabilité de leur faute inexcusable cause exclusive de l'accident est parfaitement louable car l'intégralité de leur indemnisation est pour sûre automatiquement garantie. Mais si l'on prend parti pour une égale indemnisation de l'ensemble des victimes d'accidents corporels de la circulation, un tel principe présente toutefois des failles qui méritent une analyse plus poussée⁷³⁶. Surtout lorsque l'on sait qu'un tel principe s'étend aux victimes par ricochet.

150. L'application du principe étendue aux victimes par ricochet. L'article 6 de la loi du 5 juillet 1985, régissant la situation des victimes par ricochet, exige qu'il soit tenu

⁷³⁶ V. nos développements : *Infra* Partie 2, Titre 1, Chapitre 1, Section 1.

compte des limitations et des exclusions applicables à la victime directe, afin que soit déterminée l'étendue du droit à réparation de ces victimes par ricochet. Ainsi, en raison de l'assimilation des régimes d'indemnisation issue des articles 3 et 6 du dispositif légal, lorsqu'aucune cause d'exclusion n'est opposable à la victime directe⁷³⁷, les victimes par ricochet peuvent logiquement prétendre à une réparation systématique de leurs préjudices soufferts et ainsi bénéficier des mêmes privilèges que la victime directe non-conductrice⁷³⁸.

Aussi, la différence de traitement établie entre victimes directes non-conductrices se répercute sur la situation des victimes par ricochet. Les ayants-droit de la victime directe « super-privilegiée »⁷³⁹, c'est-à-dire en état de faiblesse, auront nécessairement plus de chance d'obtenir une entière indemnisation de leurs préjudices subis que celles qui le subissent du fait d'une atteinte corporelle à la victime directe ordinaire en situation de faiblesse. Ce privilège tient au fait que le critère de vulnérabilité de la victime directe, tenant soit à sa situation soit à son état de faiblesse, est également pris en considération dans le calcul de l'indemnisation de la victime par ricochet. Cela demeure en l'occurrence véritablement critiquable dès lors que le préjudice subi par la victime par ricochet devrait être apprécié de manière autonome.

L'article 6 de la loi fait donc également application du principe d'une indemnisation super-privilegiée octroyée aux victimes par ricochet⁷⁴⁰. Reste que ce principe est toutefois malmené par les juges lorsqu'ils décident de limiter la portée de cette règle du fait que la victime par ricochet a elle-même causé une faute en relation avec les préjudices qu'elle subit⁷⁴¹.

151. En somme, la neutralisation de ces différentes causes étrangères à l'égard des victimes non-conductrices permet d'affirmer que la loi de 1985 consacre donc, avec plus ou moins de rigueur, un droit inconditionnel à réparation du dommage corporel en leur faveur⁷⁴². Certains expriment d'ailleurs que cette neutralisation des causes étrangères est une

⁷³⁷ Sur l'opposabilité de l'exclusion de garantie du passager complice de vol d'un véhicule impliqué dans l'accident opposable aux ayants-droit de ce complice : Cass. 2^e civ., 17 janv. 2013, n° 11-25.265 : *Bull. civ.* II, n° 7 : « l'exclusion de garantie des dommages subis par les auteurs, coauteurs et complices d'un vol de véhicule prévue à l'article L. 211-1 alinéa 2 du Code des assurances, est opposable aux victimes par ricochet dont l'action en indemnisation, bien que distincte par son objet de celle de la victime directe n'en procède pas moins du même fait originaire considéré dans toutes ses circonstances », *RCA* 2013, comm. 156, GROUDEL H.

⁷³⁸ Cass. 2^e civ., 4 nov. 1987, n° 86-15.177 : *Bull. civ.* II, n° 217.

⁷³⁹ CHABAS F., *Les accidents de la circulation, op.cit.*, spéc. p. 82.

⁷⁴⁰ Selon l'art. 2 de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 : « 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 ».

⁷⁴¹ V. *Infra* n°188.

⁷⁴² En ce sens : LAMBERT-FAIVRE Y., LEVENEUR L., *op.cit.*, spéc. p. 624, n° 869.

« manifestation très nette de l'autonomie du système de la loi de 1985 » participant du détachement du dispositif du droit commun⁷⁴³.

152. Une indemnisation irréductible, conséquence de l'autonomie de la loi. Dans le silence de la loi Badinter, les victimes non-conductrices bénéficient d'un traitement de faveur supplémentaire. Le caractère d'ordre public des dispositions qui fondent leur droit à indemnisation assure de manière certaine l'effectivité de ce droit. Le caractère autonome de l'indemnisation⁷⁴⁴, et incidemment son exclusivité, justifie que le droit à indemnisation des victimes d'accidents de la route soit détaché du droit commun et de ces règles régissant la réparation de l'atteinte à la personne. L'indemnisation versée à la victime non-conductrice est en ce sens irréductible. Le droit commun de la responsabilité ne peut venir limiter l'indemnisation à laquelle a droit la victime non-conductrice sur le fondement de la loi Badinter. Toute action récursoire dirigée contre cette victime, en tant que coauteur victime de l'accident, mais surtout contre ses proches considérées comme coauteurs⁷⁴⁵ ou contre la succession de la victime directe, est effectivement exclue⁷⁴⁶. Un tel recours est légitimement irrecevable car il risquerait de la priver directement ou indirectement de la réparation intégrale de son préjudice⁷⁴⁷. À juste titre, l'objectif est « d'éviter que la victime se voit retirer d'une main ce

⁷⁴³ En ce sens : FLOUR J., AUBERT J.-L., SAVAUX É., *op.cit.*, spéc. p. 443, n° 343

⁷⁴⁴ Partisans de l'autonomie : GROUDEL H., *Le droit à indemnisation des victimes d'un accident de la circulation*, 1987, L'assurance Française, 152 p., spéc. p. 40, n° 46 ; LARROUMET CH., *art.cit.*, chr. 237 ; WIEDERKEHR G., « De la loi du 5 juillet 1985 et de son caractère autonome », *art. cit.* Adversaires de l'autonomie : CHABAS F., *Les accidents de la circulation*, *op.cit.*, spéc. pp. 36 à 40.

⁷⁴⁵ À titre d'illustration : sur le recours prohibé contre les parents du mineur victime de l'accident : Cass. 2^e civ., 20 avr. 1988, n° 86-16.355 : *Bull. civ. II*, n° 87 : « (...) le recours en garantie, exercé par le coauteur d'un accident contre le parent d'un mineur victime d'un accident de la circulation ayant pour effet de priver directement ou indirectement cette victime de réparation intégrale de son préjudice, prévue par les dispositions d'ordre public de la loi du 5 juillet 1985, est irrecevable », *D.* 1988, jur. p. 580, note LAMBERT-FAIVRE Y. ; *RTD civ.* 1988, p. 790, obs. JOURDAIN P. ; Cass. 2^e civ., 20 avr. 1988, n° 87-13.135 : *Bull. civ. II*, n° 87 : « et attendu que la Cour d'appel, ayant relevé que la communauté de vie entre les parents et l'enfant rendait nécessairement illusoire l'indemnisation effective de la victime si l'action en garantie était accueillie, en a déduit à bon droit qu'un tel recours, non expressément prévu par la loi du 5 juillet 1985, n'était pas recevable », *D.* 1988, jur. p. 580, note LAMBERT-FAIVRE Y. ; *RTD civ.* 1988, p. 790, obs. JOURDAIN P. ; Cass. 2^e civ., 1^{er} févr. 1989, n° 87-19.788, *Inédit* ; Cass. 2^e civ., 10 juill. 2003, n° 02-10.026, *Inédit*, *RTD civ.* 2004, p. 111, obs. JOURDAIN P. ; Cass. 2^e civ., 7 déc. 1988, n° 87-16.040, *Inédit*, *Gaz. pal.* 1989, 2, somm. p. 367, obs. CHABAS F. Un tel recours est également interdit contre le conjoint lors d'une communauté de vie : Cass. 2^e civ., 5 juill. 1989, n° 87-16.412 : *Bull. civ. II*, n° 144. ; Cass. 2^e civ., 28 juin 1989, n° 88-15.708 : *Bull. civ. II*, n° 138 ; Cass. 2^e civ., 28 juin 1989, n° 88-13.910 : *Bull. civ. II*, n° 140, *RTD civ.* 1989, p. 763, obs. JOURDAIN P.

⁷⁴⁶ V. entre autres : Cass. 2^e civ., 13 janv. 1988, n° 86-10.142 : *Bull. civ. II*, n° 13, *D.* 1988, jur. p. 293 (2^e esp.), note GROUDEL H. ; *RTD civ.* 1988, p. 788, obs. JOURDAIN P.

⁷⁴⁷ V. par ex. : Cass. 2^e civ., 20 avr. 1988, n° 87-13.145 : *Bull. civ. II*, n° 87, arrêt n° 2, *D.* 1988, 580, note LAMBERT-FAIVRE Y. ; *RTD civ.* 1988, p. 790, obs. JOURDAIN P. ; Cass. 2^e civ., 6 déc. 1989, n° 88-18.405 : *Bull. civ. II*, n° 213 : « qu'en statuant ainsi, sans rechercher si le recours de cette société et de son assureur aurait eu pour effet de priver directement ou indirectement les enfants majeurs de M.X... de la réparation intégrale de leur préjudice prévue par les dispositions d'ordre public de la loi du 5 juillet 1985, la Cour d'appel a privé sa décision de base légale », *RTD civ.* 1990, p. 296, obs. JOURDAIN P.

qu'on lui a donné de l'autre »⁷⁴⁸. En outre, dénuée d'une véritable justification juridique⁷⁴⁹, l'exclusion du recours en garantie entre coauteurs du dommage sur le fondement du droit commun de la responsabilité civile se justifierait notamment le plus souvent, selon la jurisprudence évolutive en la matière, par le prisme d'une solidarité patrimoniale⁷⁵⁰. Cette immunité jurisprudentielle créée de toutes pièces en faveur de certains proches de la victime directe – codébiteurs d'indemnisation – est légitime car destinée à préserver l'intangibilité du droit à indemnisation des victimes non-conductrices lorsque l'indemnisation à laquelle elles ont droit sur le fondement de la loi de 1985 risque d'être imputée⁷⁵¹.

153. En définitive, il résulte du caractère automatique, irréductible et autonome de l'indemnisation à laquelle a droit la victime non-conductrice, un droit inconditionnel à réparation du dommage corporel en sa faveur. Toutefois, l'automatisme de son indemnisation n'est pas totale. Tout en consacrant le principe de l'inopposabilité de la faute commise, l'article 3 de la loi de 1985 précise que l'irréductibilité de l'indemnisation de son dommage corporel succombe totalement, à titre exceptionnel, en présence de la commission de fautes qualifiées.

§2. Les dérogations exceptionnelles à l'irréductibilité de l'indemnisation

154. L'opposabilité des fautes qualifiées. L'indemnisation à laquelle ont droit les victimes non-conductrices n'est pas irréductible dès lors que la commission d'une faute qualifiée peut produire des effets au stade du régime d'indemnisation. Leur droit à indemnisation peut être paralysé dans deux cas de figure. Plus précisément, c'est le cas en présence de deux causes explicites de non-indemnisation, « *leur faute inexcusable si elle a été la cause exclusive de l'accident* »⁷⁵² ou dans l'hypothèse où « *elle a volontairement recherché le dommage qu'elle a subi* »⁷⁵³. Eu égard à la nature de la faute opposable, l'article 3 de la loi

⁷⁴⁸ BRUN PH., *op.cit.*, spéc. p. 509, n° 730.

⁷⁴⁹ En ce sens : TERRÉ F., SIMLER PH., LEQUETTE Y., *op. cit.*, spéc. 1488, n° 984 ; GROUDEL H., « Le recours entre coauteurs d'accidents de la circulation », *D.* 1990, chr. 211.

⁷⁵⁰ En ce sens : BRUN PH., *op.cit.*, spéc. p. 509, n° 730. ; FLOUR J., AUBERT J.-L., SAVAUX É., *op.cit.*, spéc. p. 464, n° 360.

⁷⁵¹ L'art. 1378-1 de l'avant-projet de réforme du droit des obligations et du droit de la prescription étend d'ailleurs ce traitement de faveur aux proches de la victime indemnisée sur le fondement de la responsabilité de droit commun : « *Est irrecevable le recours en contribution contre un proche de la victime lorsqu'il n'est pas assuré et que le recours aurait pour effet de priver directement ou indirectement celle-ci, en raison de la communauté de vie qu'elle entretient avec le défendeur au recours, de la réparation à laquelle elle a droit. Est également irrecevable le recours d'un débiteur d'indemnisation exercé contre la succession de la victime directe ou contre l'assureur de celle-ci* ».

⁷⁵² Art. 3 alinéa 1^{er}, loi n° 85-677 du 5 juillet 1985.

⁷⁵³ Art. 3 alinéa 3, loi n° 85-677 du 5 juillet 1985.

de 1985 affirme une certaine protection hiérarchisée parmi les victimes non-conductrices⁷⁵⁴. La protection des victimes surprotégées désignées à l'alinéa 2 de l'article 3 reste intacte lorsqu'elles sont à l'origine d'une faute inexcusable cause exclusive de l'accident. Leur présomption simple d'irresponsabilité cède uniquement lorsqu'elles ont une conscience totale et volontaire du dommage imputable au fait accidentel survenu⁷⁵⁵. Mais la protection indemnitaire des victimes ordinaires disparaît dans les deux cas.

En outre, dès lors que la victime par ricochet bénéficie des mêmes privilèges que la victime directe non-conductrice, cela signifie à l'inverse qu'elle pâtit tout autant des exceptions au principe d'opposabilité de la faute opposables aux victimes directes. À cet égard, lorsque les juges retiennent une faute inexcusable cause exclusive de l'accident imputable à la victime directe décédée, les ayants-droit ne peuvent obtenir l'indemnisation de leurs préjudices subis⁷⁵⁶. De même, les ayants-droit de la victime directe seront privés d'indemnisation lorsque cette dernière aura volontairement recherché, au sens de l'article 3 alinéa 3 de la loi du 5 juillet 1985, le dommage qu'elle a subi⁷⁵⁷. Ainsi, ces deux types de faute privent les victimes par ricochet de toute indemnisation dès lors que la victime directe en aurait elle-même été privée au sens de l'article 3 de la loi Badinter.

Néanmoins, conformément à la volonté du législateur de 1985, la jurisprudence s'emploie à ce que de telles fautes ne soient que très rarement admises afin que les victimes non-conductrices soient garanties d'obtenir l'indemnisation de leur atteinte corporelle sur le fondement du principe de l'inopposabilité de la faute commise. Malgré une appréciation stricte de ces fautes par les juges et en admettant que celles-ci puissent éventuellement être retenues, seule la recherche volontaire du dommage subi influe sur la mesure du droit à indemnisation de l'ensemble des victimes non-conductrices **(A)**. En revanche, la faute inexcusable cause exclusive de l'accident n'influe réellement, quant à elle, que sur la mesure du droit à indemnisation des victimes non-conductrices ordinaires **(B)**.

⁷⁵⁴ En ce sens : **ALT-MAES F.**, « Une résurgence du passé : la présomption d'irresponsabilité de l'art. 3, al 2 et 3, de la loi du 5 juill. 1985 », *art.cit.*, p. 219.

⁷⁵⁵ *Ibid.*

⁷⁵⁶ Cass. 2^e civ., 28 mars 2013, n° 12-14.522 : *Bull. civ. II*, n° 61.

⁷⁵⁷ Cass. 2^e civ., 24 juin 1998, n° 96-11.897 : *Bull. civ. II*, n° 204, *RCA* 1998, n° 309, obs. GROUDEL H.

A. L'impact généralisé de la recherche volontaire du dommage sur l'indemnisation

155. La notion de « recherche volontaire du dommage ». En retenant la notion de « recherche volontaire du dommage » à l'égard de toutes catégories de victimes non-conductrices confondues, le législateur pointe la spécificité même de la faute intentionnelle. Comme il a pu être affirmé, il est regrettable « *que l'adverbe intentionnellement n'ait pas été employé, bien que le sens de la loi soit assez clair pour que l'on puisse comprendre que c'est la faute intentionnelle et non pas la simple faute volontaire qui est sanctionnée* »⁷⁵⁸.

Aussi, au regard des effets spécifiques qu'engendre la commission d'une faute intentionnelle au sein de la loi du 5 juillet 1985, ne faut-il pas confondre la faute intentionnelle et la faute volontaire. La faute intentionnelle s'entend non seulement de la volonté d'accomplir l'acte générateur du dommage imputable à l'accident, mais aussi le fait d'en avoir voulu les conséquences dommageables. Cette faute implique donc toutes les conséquences du résultat obtenu. La faute volontaire quant à elle, exige seulement que le comportement ait été volontaire et non que le dommage ait été voulu. La différence est telle que la volonté de provoquer l'accident peut donner lieu à réparation sur le fondement de l'article 3 alinéa 2nd de la loi de 1985 alors qu'à l'inverse, la recherche volontaire du comportement et du dommage tel qu'il est survenu supprime, quant à elle, tout droit à réparation de la victime de l'accident de la circulation conformément à l'alinéa 3 dudit article. Les termes de la loi Badinter sont finalement assez précis. Il faut que la victime ait voulu son dommage et non qu'elle l'ait simplement envisagé à travers la recherche volontaire de l'accident. Et c'est là que survient toute la difficulté en pratique pour l'assureur lorsqu'il doit établir l'intention de la victime dans la recherche de son dommage et non simplement dans la réalisation de l'accident.

156. Les effets d'une recherche volontaire du dommage. L'intention joue en réalité un rôle indéniable dans le cadre des accidents de la circulation selon que son auteur ait ou non la qualité de victime⁷⁵⁹. Dans l'hypothèse où l'utilisateur fautif de la route revêt ces deux qualités au moment de l'accident, la loi Badinter est automatiquement inapplicable. La solution s'explique aisément pour différentes raisons.

⁷⁵⁸ CHABAS F., *Le droit des accidents de la circulation après la réforme du 5 juillet 1985*, op.cit., spéc. p. 121, n° 85.

⁷⁵⁹ CONTE PH., MAISTRE DU CHAMBON P., *La responsabilité civile délictuelle*, 2015, PUG, coll. « Le droit en plus », 176 p., spéc. pp. 102 et 132.

La notion d'accident est par nature inconciliable avec la recherche volontaire du dommage, c'est-à-dire avec l'intention. En effet, par essence, l'accident est un évènement aléatoire. Parce que la faute intentionnelle suppose la volonté de l'action génératrice du dommage, la recherche et l'acceptation de la réalisation du dommage lui-même imputable à l'accident, « *l'intention exclut l'accident et justifie le retour aux règles de la responsabilité* »⁷⁶⁰. La faute intentionnelle participe donc clairement de la délimitation du champ d'application de la loi en excluant la notion d'accident lorsque le dommage est causé intentionnellement à soi-même et à autrui. Une telle explication est limpide. Pourtant, en précisant à l'article 3 alinéa 3 que la recherche volontaire du dommage subi par la victime la prive de son droit à réparation alors que l'article 1^{er} de la loi précise que seules les victimes ayant subi un accident bénéficient d'un tel régime, le législateur de 1985 instaure un certain pléonasme.

Aussi, en l'absence d'aléa, il est alors légitime que la mise en œuvre du régime d'indemnisation réservé aux victimes d'accidents de la circulation ne soit admise. L'étroite corrélation de ce régime avec l'assurance automobile obligatoire justifie, notamment au sens de l'article L. 113-1 alinéa 2 du Code des assurances⁷⁶¹, que l'indemnisation de la victime ayant commis une faute intentionnelle soit exclue. C'est en effet l'aléa qui délimite clairement le champ de la garantie de l'assureur automobile. Dès lors que cette faute en est dépourvue, il est certain qu'est exclue automatiquement la couverture des conséquences dommageables de celle-ci. Il est donc logique que la faute intentionnelle conduise « *à une exclusion de l'assurance automobile qui opère un retour de la charge indemnitaire vers l'auteur* »⁷⁶². La répétition par le législateur de la règle d'indemnisation à l'article 3 alinéa 3 s'explique donc dans un souci d'éclaircissement vis-à-vis de la règle assurantielle. L'inexistence de cette disposition aurait eu pour conséquence que ces accidents intentionnellement causés soient supportés par les assureurs et *ipso facto* par la collectivité des assurés⁷⁶³. L'augmentation du coût assurantiel aurait été pris en charge par les propriétaires de véhicules terrestres à moteur, ce qui ne correspond pas à l'esprit de la loi Badinter. Comme un auteur l'affirme, « *on retrouve ici, comme en matière de faute inexcusable, l'une des principales raisons pour lesquelles le législateur avait introduit cette limite au droit à indemnisation des victimes non-conductrices,*

⁷⁶⁰ VIGNON-BARRAULT A., *Intention et responsabilité civile*, t. II, 2004, PUAM, 750 p., spéc. p. 626, n° 707.

⁷⁶¹ Art. L. 113-1 alinéa 2 C. assur. : « (...) l'assureur ne répond pas des pertes et dommages provenant d'une faute intentionnelle ou dolosive de l'assuré ».

⁷⁶² VIGNON-BARRAULT A., *Intention et responsabilité civile*, t. II, 2004, PUAM, 750 p., spéc. p. 624, n° 705.

⁷⁶³ Cette disposition est d'ailleurs reprise à l'article 1286 du *Projet de réforme de la responsabilité civile délictuelle* de 2017 : « elle [la victime] n'a pas droit à réparation sur le fondement de la présente section lorsqu'elle a volontairement recherché le dommage qu'elle a subi ».

*car outre celle relatives, à la logique, à l'équité, à l'ordre public, à la morale, on se heurte ici encore à « un problème de porte-monnaie »*⁷⁶⁴.

157. Les problématiques relatives à l'appréciation de la recherche volontaire du dommage par les juges. Les effets d'une recherche volontaire du dommage ne coïncident pas avec l'esprit du régime d'indemnisation des victimes d'accidents de la route. En effet, laissée au gré du pouvoir d'appréciation des juges, l'interprétation de la notion de « recherche volontaire du dommage subi » ne s'est pas faite sans difficulté. Le travail jurisprudentiel a alors été de « *définir cette notion, d'en déterminer le domaine d'application quant à l'état d'esprit de la victime et de faire connaître ses exigences en matière de preuve* »⁷⁶⁵. Ceci a dû se faire dans l'objectif de faire concorder l'appréciation des juges avec la volonté du législateur de 1985, c'est-à-dire, assurer aux victimes non-conductrices une indemnisation quasi-automatique de leur dommage corporel subi.

Du fait de l'absence de signification du contenu exact de la notion de « recherche volontaire du dommage subi » par le législateur de 1985, l'influence de cette faute dépend très largement de l'appréciation souveraine des juges du fond et donc de leur plus ou moins grande sévérité quant à la reconnaissance d'indices significatifs permettant de la caractériser. La rareté des solutions jurisprudentielles relatives à cette notion révèle que la notion suscite de véritables problèmes de preuve d'une part, et que les juges peinent fréquemment à la différencier de la faute inexcusable d'autre part. Ce qui n'est évidemment pas sans conséquence dans la mesure où à la différence d'une faute inexcusable cause exclusive de l'accident caractérisée, « *la disposition prévue par son troisième alinéa constitue une dérogation générale au principe d'indemnisation automatique et intégrale des victimes d'accidents de la circulation* »⁷⁶⁶.

158. Hypothèse de la recherche volontaire d'un dommage non prévu. La question de l'interprétation de la notion de « recherche volontaire du dommage » suscite des difficultés lorsque la victime subit un dommage qu'elle a volontairement recherché mais qui finalement n'est pas celui qu'elle voulait à l'origine.

Lorsque le dommage recherché est d'une moindre gravité que celui souhaité initialement, tel un suicide manqué par exemple, les juges n'hésitent pas à assimiler la tentative de suicide au suicide afin que l'indemnisation de la victime qui a volontairement recherché son

⁷⁶⁴ BARTOLO M., *op.cit.*, spéc. p. 1975.

⁷⁶⁵ BARTOLO M., *op.cit.*, spéc. p. 1975.

⁷⁶⁶ *Ibid*, spéc. p. 1983.

dommage soit exclue⁷⁶⁷. Dans cette hypothèse, les juges n'interprètent pas strictement le sens littéral de l'alinéa 3 de l'article 3 de la loi Badinter. Une stricte interprétation littérale aurait conduit « à considérer que l'indemnisation ne peut être exclue si le dommage subi par la victime est différent de celui qu'elle avait voulu rechercher ». Les juges apprécient *a contrario* de manière téléologique l'esprit de cette disposition dans le but de sanctionner malgré tout la recherche volontaire du dommage subi.

À l'inverse, si le dommage recherché par la victime s'avère plus grave que celui qu'elle recherchait, par exemple se blesser et non se tuer, il apparaît alors légitime que les juges procèdent de la même manière, à savoir la privation de son droit à indemnisation. Comme l'affirme un auteur, une stricte interprétation littérale de l'article 3 alinéa 3 ne peut tout autant prévaloir dans cette hypothèse car à défaut, « il serait alors facile pour la victime de prétendre après coup que le dommage qu'elle a subi diffère de celui qu'elle avait volontairement recherché »⁷⁶⁸ afin qu'elle puisse obtenir la réparation de son atteinte corporelle.

Ce qui importe n'est pas la gravité du dommage dont souffre la victime mais la volonté d'avoir recherché ce dommage. Les deux hypothèses envisagées correspondent parfaitement à une faute intentionnelle dont la nature exclut l'aléa, et *ipso facto* le jeu de la garantie de l'assurance automobile. Il n'est d'ailleurs pas sans rappeler que ces cas de figure ont été cités à titre d'illustration par l'ancien Garde des Sceaux, lors de la discussion de la loi de 1985, lequel affirmait que la disposition de l'alinéa 3 de l'article 3 avait notamment pour objectif de contrecarrer les situations où certains usagers de la route voudraient profiter d'un tel acte pour toucher une indemnisation⁷⁶⁹.

159. La difficulté d'établir l'état conscient de la victime. Face à un véritable problème de preuve, la recherche volontaire du dommage ne se rencontre que très rarement dans la mesure où le défendeur se heurte à des difficultés quasi-insurmontables⁷⁷⁰. L'appréciation de la recherche volontaire du dommage par les juges est véritablement restrictive. Ces derniers ne l'admettent qu'« en cas de suicide de la victime »⁷⁷¹ ou « de

⁷⁶⁷ En ce sens : Cass. 2^e civ., 21 juill. 1992, n° 91-13.186 : *Bull. civ. II*, n° 218 « (...) est légalement justifié l'arrêt qui, pour débouter celle-ci de sa demande en réparation de son préjudice, relève que la déclaration d'un témoin rendait compte d'un geste délibéré de la victime, excluant l'hypothèse d'un malaise, retient que celle-ci a eu un comportement suicidaire et que la déclaration de son épouse confortait la réalité de son intention morbide, et en a déduit que la victime a volontairement recherché le dommage qu'elle a subi » ; D. 1993, somm. 212, obs. AUBERT J.-L.

⁷⁶⁸ OUDOT P., *art. cit.*, n° 137 ; FENOUILLET D., « Protection de la personne. Principes », *art. cit.*, n° 13.

⁷⁶⁹ Sénat, 2nd session ordinaire de 1984-1985, rapport n° 225, fait au nom de la Commission des Lois par Monsieur François Collet, sénateur, spéc. p. 28.

⁷⁷⁰ BARTOLO M., *op. cit.*, spéc. p. 1978.

⁷⁷¹ Cass. 2^e civ., 24 févr. 1988, n° 86-19.076 : *Bull. civ. II*, n° 49.

comportement suicidaire »⁷⁷². Or, si tout suicide est toujours volontaire, celui-ci peut être conscient ou inconscient⁷⁷³. Dès lors, si la victime a volontairement recherché son dommage, c'est qu'elle est présumée être consciente de l'acte qui en est à l'origine et des conséquences qui en résultent. Autrement dit, elle est censée avoir commis une certaine faute intentionnelle en toute conscience. Or, cette présomption ne peut aucunement être irréfutable.

La principale difficulté est donc d'établir le degré de conscience ou d'inconscience de la victime au moment de la survenance de l'accident afin de vérifier le double degré de volonté de la victime. À savoir si celle-ci a, en réalité, volontairement recherché l'acte réalisé mais également les conséquences dommageables. Le suicide voulu par la personne n'est pas nécessairement le fruit d'un acte conscient et *ipso facto* d'un acte volontaire. En effet, lorsque l'acte « *est motivé par une crise psychique de l'individu, elle-même déterminée par une maladie grave, des troubles mentaux ou une dépression subite* »⁷⁷⁴, le suicide recherché par la victime est un suicide dit inconscient. Or, en matière d'accidents de la circulation, la déchéance du droit à réparation n'intervient qu'en cas de suicide conscient. La victime qui a tenté de se suicider ou qui s'est suicidée en état d'inconscience serait alors logiquement en droit d'obtenir réparation de son dommage corporel, du moins les victimes médiate⁷⁷⁵. Toujours est-il qu'il apparaîtra quasi-impossible pour le défendeur d'établir l'intention consciente ou inconsciente de la victime au moment de la réalisation du dommage. Lorsque la personne est blessée grave ou décédée, cette preuve apparaîtra en réalité quasi-impossible à établir. C'est pourquoi d'ordinaire, les juges n'hésitent pas à requalifier cet acte dans un souci d'indemnisation de la victime.

160. Une requalification jurisprudentielle communément admise en faute inexcusable. Les différents projets relatifs à la loi de 1985 attestent que le législateur a volontairement substitué à la notion de « faute intentionnelle » celle de « recherche volontaire du dommage », de sorte d'entériner toute confusion entre cette notion et celle de faute inexcusable. Or, bien que la faute intentionnelle n'entre pas dans l'appréciation de la faute inexcusable, puisqu'elle s'en différencie par son caractère volontaire, les juges ont habituellement tendance à les confondre. En effet, si le défendeur n'arrive pas à établir que la

⁷⁷² Cass. 2^e civ., 21 juill. 1992, n° 91-13.186 : *Bull. civ.* II, n° 218, *D.* 1993, somm. 212, obs. AUBERT J.-L.

⁷⁷³ KULLMAN J., « Suicide et assurance : une déjà vieille notion, mais un tout nouveau régime », *RGDA* 2002, n° 4, p. 907, spéc. p. 908.

⁷⁷⁴ BARTOLO M., *op.cit.*, spéc. p. 1972.

⁷⁷⁵ *JO*, Déb. parl., Ass. Nat., 1^{ère} session ordinaire de 1984-1985, compte rendu intégral, 18 déc. 1984, p. 7032. Paroles de Monsieur Jean Foyer ; CHABAS F., *Le droit des accidents de la circulation après la réforme du 5 juillet 1985*, *op.cit.*, spéc. pp. 121-122.

victime a elle-même volontairement recherché son dommage, les juges requalifient le plus souvent la « recherche volontaire du dommage » en une « faute inexcusable cause exclusive de l'accident »⁷⁷⁶. Leur décision est ainsi rendue à l'aune de l'article 3 alinéa 2 de la loi de 1985 et non de l'alinéa 3.

Aussi, cette requalification a-t-elle plusieurs conséquences. Le plus souvent, la faute inexcusable ne sera pas la cause exclusive de l'accident. Ce qui participe essentiellement à renforcer le droit à indemnisation au profit de l'ensemble des victimes non-conductrices, lesquelles ne peuvent nullement se voir également opposer leur faute simple. Les victimes non-conductrices sont donc quasiment et à coup sûr garanties d'être totalement indemnisées de leur dommage subi lorsque les juges opèrent non seulement cette requalification mais qu'ils apprécient dans le même temps que la faute inexcusable ne constitue pas la cause exclusive de l'accident.

En revanche, ce cheminement n'est pas sans pénaliser le débiteur de son indemnité. Si dans l'hypothèse de la recherche volontaire du dommage, il ne pouvait lui être reproché son comportement fautif, il en va différemment si une faute inexcusable a été finalement reconnue et qu'elle n'est pas envisagée comme la cause exclusive de l'accident. Autrement dit, si sa faute n'influaient aucunement sur son droit à indemnisation lors d'un dommage intentionnellement recherché par la victime non-conductrice, imputable à un accident, sa faute lui est en fin de compte opposable dès lors que la requalification s'opère. Le débiteur devra non seulement indemniser intégralement les préjudices dont souffrent la victime non-conductrice mais se verra en plus limiter ou exclure son propre droit à indemnisation du dommage corporel dont il souffre. L'appréciation très restrictive de la notion visée à l'alinéa 3 de l'article 3 de la loi de 1985 contribue nettement à ce que les victimes non-conductrices ne soient que très rarement privées de leur droit à indemnisation. Aussi, le privilège dont elles bénéficient vient du législateur mais est certainement accru par les juges car la « *la ligne de démarcation entre la faute inexcusable et la recherche volontaire du dommage peut souvent, en pratique, se révéler assez floue* »⁷⁷⁷.

⁷⁷⁶ En ce sens : Cass 2^e civ., 19 nov. 1997, n° 96-10.577 : *Bull. civ. II*, n° 278 : « (...) la raison pour laquelle la victime s'était trouvée placée sur la chaussée demeurait indéterminée et qu'ainsi il n'était pas possible de savoir si elle ne se trouvait là intentionnellement ni si elle y était maintenue par le fait du hasard (...) que la victime avait commis une faute inexcusable, cause exclusive de l'accident », *RCA* 1998, n° 87, note GROUDEL H.

⁷⁷⁷ **BARTOLO M.**, *op.cit.*, spéc. p. 1984.

B. L'influence de la faute inexcusable cause exclusive de l'accident sur l'indemnisation

161. Le contrôle de la notion juridique de faute inexcusable par la Cour de cassation. Le législateur a pris le soin de spécifier au sein de l'article 3 la nature de la faute qui influe sur la mesure du droit à indemnisation de la victime non-conductrice. Considérée comme un « garde-fou », un compromis entre ceux favorables au maintien de la faute comme fondement de toute responsabilité et les partisans de la théorie du risque⁷⁷⁸, cette faute qui n'est opposable qu'aux victimes ordinaires en situation de faiblesse et non à celles en état de faiblesse⁷⁷⁹, n'a cependant pas été définie. Cette tâche a volontairement été déléguée aux juges. S'appuyant sur les toutes premières décisions en la matière, la doctrine s'est très vite accordée sur le fait que ce concept se situe au croisement de la faute lourde et de la faute volontaire quasi intentionnelle. « *Elle s'apparente à la faute lourde dans la mesure où elle suppose l'existence d'une faute d'une gravité exceptionnelle, ainsi qu'à la faute volontaire, dans la mesure où celui qui la commet a conscience de s'exposer ou d'exposer les autres à des risques que rien ne justifie : elle implique la conscience du danger que son auteur peut en avoir ou aurait dû en avoir* »⁷⁸⁰.

Mettant fin aux variations jurisprudentielles, les juges se sont attachés par la suite à en donner une acception très restrictive afin de protéger au mieux cette catégorie privilégiée de victime. Ainsi, inspirée par la matière du droit du travail⁷⁸¹, les juges ont considéré de manière stricte et concise, dans une série de dix arrêts rendus par la deuxième chambre civile le 20 juillet 1987, qu'est « *inexcusable, au sens de l'art. 3 de la loi du 5 juill. 1985, la faute volontaire,*

⁷⁷⁸ **LÉGIER G.**, « La faute inexcusable de la victime d'un accident de la circulation régi par la loi du 5 juillet 1985 », *D.* 1986, chr. XV, p. 97 spéc. p. 97.

⁷⁷⁹ Sur la non-opposabilité de cette faute aux victimes privilégiées, v. par exemple : Cass. 2^e civ., 17 juin 2010, n° 09-67.530 : *Bull. civ.* II, n° 114, *RCA* n° 10, 2010, comm. 252, GROUDEL H. En l'espèce, la victime relevant de l'article 3 alinéa 3 de la loi du 5 juill. 1985 dispose, en raison de son âge de moins de seize ans à la date de l'accident, d'un droit à la réparation intégrale qu'aucune faute personnelle, même inexcusable, ne peut réduire et qui détermine alors l'ampleur de sa créance d'indemnisation.

⁷⁸⁰ **MARGEAT H., LANDEL J., MARCHAND CH.**, « Accidents de la circulation : la loi Badinter six mois plus tard ou les 7 points clés », *Gaz. pal.* 1986, p. 147.

⁷⁸¹ La première allusion à la notion de faute inexcusable et par là même, à la première esquisse de définition, fut celle de l'article 20, de la loi du 9 avr. 1898, relative aux responsabilités des accidents dont les ouvriers sont victimes dans leur travail, au sein duquel cette faute est définie comme celle ayant « (...) intentionnellement provoqué l'accident ».

d'une exceptionnelle gravité, exposant sans raison valable son auteur à un danger dont il aurait dû avoir conscience »⁷⁸². Peu de temps après, la chambre criminelle en a fait sa définition⁷⁸³.

Si l'appréciation de la notion de faute inexcusable est *a priori* abandonnée au pouvoir souverain des juges du fond, en réalité, les arrêts de cassation sont nombreux. La Haute juridiction joue fréquemment le rôle de censure. Elle contrôle de manière stricte cette faute qualifiée afin que toutes les juridictions du fond cessent d'admettre trop aisément l'exceptionnelle gravité de l'acte⁷⁸⁴. L'appréciation retenue par la Cour de cassation est donc particulièrement rigoureuse, notamment dans un souci d'unification du droit.

162. Un droit à indemnisation exceptionnellement exclu. Selon un auteur, ce qui motive la privation de l'indemnisation, c'est avant tout le caractère inexcusable de la faute, le caractère exclusif n'étant qu'une condition⁷⁸⁵. L'ordre d'appréciation des notions a donc son importance. Les juges doivent d'abord se prononcer sur le caractère inexcusable de la faute de la victime. S'ils admettent un tel caractère, ils doivent rechercher ensuite si cette faute est la cause exclusive de l'accident. Aucune indication n'est donnée à l'égard de cette dernière exigence au sein des travaux préparatoires de la loi du 5 juillet 1985. Aussi, faut-il entendre que la faute commise par la victime « *ne revêt un caractère exclusif que lorsqu'elle est la seule cause de son dommage* »⁷⁸⁶ et plus précisément, que la situation accidentelle créée par la victime revêt les caractères de la force majeure, c'est-à-dire imprévisible et irrésistible pour le défendeur.

Ainsi, à la condition d'avoir été la cause exclusive de l'accident corporel, la faute inexcusable de la victime non-conductrice entraîne la privation totale de l'indemnisation et exonère le débiteur de son obligation d'indemnisation envers elle.

Dès lors, sont par exemple inexcusables et cause exclusive de l'accident, la faute de l'automobiliste qui, ayant arrêté sa voiture sur un pont surplombant une route, a enjambé le parapet et chuté sur la cabine d'un camion⁷⁸⁷ ; celle d'un piéton fuyant une patrouille de police

⁷⁸² Cass. 2^e civ., 20 juill. 1987, n° 86-16.287, *Ouradi c/ Gabet* : *Bull. civ.* II, n° 160 (parmi onze arrêts), *D.* 1987, chr. XLII, MOULY Ch. ; *JCP* 1987, I, 3328, chr. BLOCH É. V. aussi : Cass. Ass. plén., 10 nov. 1995, n° 94-13.912 : *Bull. A.P.*, n° 6, *JCP* 1996, II, 22564, concl. JÉOL M., note VINEY G. ; *Gaz. pal.* 1997, I, 82, note CHABAS F. ; *RTD civ.* 1996, p. 187, obs. JOURDAIN P.

⁷⁸³ Cass. Crim., 4 nov. 1987, n° 85-95.766 : *Bull. crim.*, n° 383. Il est à noter que les juges n'ont aucunement changé les termes de cette définition depuis lors. V. par ex. à titre d'illustration actuelle : Cass. 2^e civ., 28 mars 2019, n° 18-15.168 : *Bull. civ.* II.

⁷⁸⁴ V. par ex : CA., Paris 16 mars 1994, *D.* 1994, p. 277, concl. PAIRE.

⁷⁸⁵ GROUDEL H., *Le droit à l'indemnisation des victimes d'un accident de la circulation, op.cit.*, spéc p. 90.

⁷⁸⁶ Sur la caractérisation de la cause exclusive : Cass. crim., 22 mai 1996, n° 94-85.607 : *Bull. crim.*, n° 211.

⁷⁸⁷ Cass. 2^e civ., 16 nov. 2000, n° 98-18.583, *Inédit*, *RCA* 2001, n° 41, note GROUDEL H. Dans le même sens : Cass. crim. 28 juin 1990, n° 88-86.996 : *Bull. crim.*, n° 268 : « *est inexcusable la faute de l'automobiliste qui, interpellé pour conduite en état d'ivresse manifeste et conduit à l'hôpital dans un fourgon de police pour une prise*

et surgissant, de nuit, sur un boulevard à quatre voies de circulation⁷⁸⁸ ; celle d'un piéton qui stationnant sur une voie de refuge où il se trouvait en sécurité, s'est engagé soudainement sans raison valable sur la chaussée de l'autoroute⁷⁸⁹ ; celle d'un cycliste qui circule en sens interdit sur un boulevard, aborde une intersection alors que la signalisation lumineuse au rouge prohibait cette manœuvre et s'engage dans une autre voie à nouveau à contresens⁷⁹⁰ ; ou encore celle d'un passager qui descend en marche d'un ensemble routier alors qu'il n'est pas encore arrêté⁷⁹¹. Par conséquent, convient-il d'entrevoir la faute inexcusable tel un comportement volontairement conscient, injustifiable et exclusif de la part de cette victime à l'origine causale de son accident corporel, entraînant la sanction de non-réparation de son dommage corporel.

163. Un droit à indemnisation finalement quasi-absolu. La privation d'indemnisation n'arrive évidemment que très rarement. Un auteur a même affirmé que « *la faute inexcusable ne joue pratiquement plus aucun rôle, puisque se réduisant à un seul stéréotype (piéton escaladant une glissière de sécurité pour traverser une voie à circulation rapide), auquel s'ajoutent quelques cas atypiques qui ne se produisent pas plus d'une fois* »⁷⁹². La précision littérale de cette double condition est importante car les notions de « faute inexcusable » et de « cause exclusive » sont indépendantes l'une de l'autre. Une faute inexcusable n'est pas forcément la cause exclusive de l'accident⁷⁹³ et inversement, une faute peut être la cause exclusive de l'accident sans être inexcusable⁷⁹⁴. Cette double exigence légale

de sang, saute en marche du véhicule, se blessant mortellement » ; Cass. 2^e civ., 25 oct. 1995, n° 93-17.084 : *Bull. civ.*, II, n° 249 : « (...) est inexcusable la faute de la personne qui fait une chute du toit d'une voiture en mouvement où elle était montée ».

⁷⁸⁸ Cass. 2^e civ., 5 févr. 2004, n° 02-18.587 : *Bull. civ.* II, n° 40, *RCA* n° 5, 2004, comm. 136, GROUDEL H.

⁷⁸⁹ Cass. 2^e civ., 28 mars 2019, n° 18-15.168. Dans le même sens : Cass. 2^e civ., 27 mai 1999, n° 97-21.309 : *Bull. civ.* II, n° 99.

⁷⁹⁰ Cass. 2^e civ., 7 juin 1990, n° 89-14.016 : *Bull. civ.* II, n° 123.

⁷⁹¹ En ce sens : Cass. 2^e civ., 19 janv. 1994, n° 92-13.804 : *Bull. civ.* II, n° 27, *JCP* 1994, I, 3809 obs. VINEY G. ; Cass. 2^e civ., 7 nov. 1988, n° 87-90.531 : *Bull. civ.* II, n° 375.

⁷⁹² GROUDEL H., « Comment traiter le dommage causé à soi-même ? point de vue privatiste », *RCA* n° 3, 2010, dossier 12.

⁷⁹³ Cass. 2^e civ., 8 nov. 1993, n° 91-18.127 : *Bull. civ.* II, n° 316 : « n'est pas la cause exclusive de l'accident la faute, même inexcusable, de la victime, montée sur le toit d'un autobus momentanément arrêté, s'il est constaté que le conducteur de l'autobus a remis son véhicule en marche alors qu'il savait qu'un passager était sur le toit » ; Cass. 2^e civ., 4 nov. 2004, n° 03-16.424 : *Bull. civ.* II, n° 483 : « la faute que commet le propriétaire d'un véhicule qui en confie la conduite à une personne qu'il sait sous l'empire d'un état alcoolique, si elle est inexcusable au sens de l'article 3 de la loi du 5 juillet 1985, n'est pas la cause exclusive de l'accident dont il a été victime en tant que passager transporté », *RCA* 2005, étude 2 et comm. 17, GROUDEL H. ; *RTD civ.* 2005, p. 152, obs. JOURDAIN P. V. TGI Versailles, 25 oct. 1985 ; *Gaz. Pal.* 1985, 2, p. 717. En l'espèce, le piéton âgé de soixante-neuf ans, poussant un vélo et traversant alors que le feu l'interdisait avait commis une faute inexcusable qui n'était pas cause exclusive de l'accident dès lors que l'automobiliste reconnaissait avoir vu la victime et pouvait ainsi prévoir qu'elle risquait de poursuivre sa traversée.

⁷⁹⁴ Cass. 2^e civ., 24 juin 1998, n° 96-11.897 : *Bull. civ.* II, n° 204, *D.* 1998 JR 191, *RCA* 1998 n° 309, obs. GROUDEL H.

juxtaposée à une conception particulièrement stricte de la notion de faute inexcusable par les juges limite clairement les cas de reconnaissance. Ainsi, à titre d'illustrations, n'est pas inexcusable la faute d'un piéton en état d'ébriété qui traverse une chaussée hors agglomération, de nuit, en l'absence de tout éclairage, alors que survenait un véhicule qu'il aurait dû voir⁷⁹⁵ ; celle d'un cycliste qui, sans respecter les obligations que lui imposait la présence d'un panneau « stop » s'engage sur une voie prioritaire⁷⁹⁶ ; celle d'un passager alcoolisé s'étant affalé sur le conducteur, sa corpulence et sa position interdisant à celui-ci de conserver la maîtrise de l'automobile qui avait alors quitté la route⁷⁹⁷ ; ou encore celle d'un spectateur d'un circuit de karting descendu à pied sur la piste blessé par un kart à la sortie du virage⁷⁹⁸.

Dès lors que l'indemnisation est un droit, « la victime n'en sera privée que si elle s'est montrée indigne d'en conserver le bénéfice »⁷⁹⁹. Les travaux préparatoires témoignent clairement de cette intention. Selon l'ancien ministre de la Justice, la faute inexcusable est celle que ne sont capables de commettre que les « *asociaux de la circulation* »⁸⁰⁰. Or, ces victimes ne sont que très exceptionnellement les seules à commettre une faute et à se causer un dommage corporel à soi-même. La faute de conduite ou de comportement du conducteur concourt très souvent à la survenance de l'accident et par-là au dommage corporel de la victime non-conductrice. Généralement, la faute de ces victimes non-conductrices entrant dans les prévisions de la loi du 5 juillet 1985 n'est en réalité quasiment jamais la seule commise dans le processus accidentel car il faut à tout le moins l'implication d'un véhicule dans l'accident.

Par conséquent, à défaut d'être la seule à l'origine de l'accident, la faute inexcusable de la victime non-conductrice n'exclut pas le droit à réparation de son atteinte corporelle, et ne libère *ipso facto* pas le débiteur de son obligation de réparation envers elle. De manière certaine, la loi instaure un régime d'indemnisation de « tout ou rien », ne laissant au demeurant qu'une

⁷⁹⁵ Cass. 2^e civ., 10 mai 1991, n° 90-10.196 : *Bull. civ. II*, n° 133. Dans le même sens : Cass. 2^e civ., 3 mars 1993, n° 90-18.797 : *Bull. civ. II*, n° 80. Ne constitue par une faute inexcusable « le fait pour un piéton en état d'ébriété de traverser une chaussée, de nuit, hors agglomération, dans un endroit dépourvu de visibilité et d'éclairage, sans raison valable » ; Cass. 2^e civ., 6 nov. 1996, n° 95-12.428 : *Bull. civ. II*, n° 240 : « piéton ivre qui s'était accroupi sur la chaussée, hors agglomération, de nuit par temps de brouillard, au milieu du couloir de marche de l'automobile » ; Cass. 2^e civ., 30 juin 2005, n° 04-10.996 : *Bull. civ. II*, n° 174 : « piéton en état d'ébriété, de nuit, par temps de pluie, en un lieu dépourvu d'éclairage public » ; *RCA* n° 10, 2005, comm. 287 ; *JCP* 2006, I, 111, n° 12, obs. STOFFEL-MUNK Ph. ; Cass. 2^e civ., 28 mars 2013, n° 12-15.958 : *Bull. civ. II*, n° 63 : « le fait pour la victime de s'allonger volontairement sur une voie de circulation fréquentée, en état d'ébriété, de nuit, et en un lieu dépourvu d'éclairage public ».

⁷⁹⁶ Cass. 2^e civ., 24 févr. 1988, n° 87-11.359 et n° 86-17.445 : *Bull. civ. II*, n° 48. **Dans le même sens** : Cass. 2^e civ., 28 mars 1994, n° 92-15.863 : *Bull. civ. II*, n° 110 : « n'est pas inexcusable la faute d'un cycliste qui, circulant de nuit sans éclairage, débouche d'un sens interdit pour couper la route de l'automobiliste impliqué dans l'accident ».

⁷⁹⁷ Cass. 2^e civ., 20 mars 1996, n° 93-10.240 : *Bull. civ. II*, n° 68.

⁷⁹⁸ Cass. 2^e civ., 11 avr. 2002, n° 00-12.224 : *Bull. civ. II*, n° 71.

⁷⁹⁹ **GROUTEL H.**, *Le droit à l'indemnisation des victimes d'un accident de la circulation*, *op.cit.*, spéc p. 133.

⁸⁰⁰ *JO*, Déb. parl., Ass. Nat., 1^{ère} session ordinaire de 1984-1985, compte rendu intégral, 18 déc. 1984, p. 7025.

alternative entre l'indemnisation irréductible et le refus de toute réparation à l'égard de cette catégorie particulière de victime. Si l'appréciation particulièrement restrictive de la notion lui assure donc une garantie importante d'indemnisation ainsi qu'une sorte de fonction de protection du droit à l'intégrité physique⁸⁰¹, du fait qu'elle « *garantit l'extrême rareté de la sanction* »⁸⁰² à l'encontre des victimes non-conductrices, cette appréciation de la Cour de cassation est pour le moins choquante. Bien que la Haute Cour « *se fait ici le relais des velléités du législateur en proposant une définition de la faute inexcusable particulièrement restrictive* »⁸⁰³ afin d'assurer l'irréductibilité de l'indemnisation de la victime non-conductrice, serait-il davantage opportun que la notion soit rétablie dans sa vérité, notamment au regard des difficultés d'interprétation qu'elle engendre⁸⁰⁴.

164. Les inconvénients de la faute inexcusable cause exclusive de l'accident.

Certains auteurs ont affirmé que l'utilisation d'un tel concept au sein de la loi du 5 juillet 1985 est une erreur, notamment pour les inconvénients que son application engendre. Le rôle préventif que cette utilisation aurait dû représenter, c'est-à-dire prévenir d'un comportement d'une extrême gravité, ne trouve pas l'effet escompté. Dans la plupart des décisions, ce sont les tentatives de suicide ou le suicide de la victime qui caractérisent la faute inexcusable cause exclusive de l'accident. S'il demeure légitime que l'objectif du législateur ait été de vouloir sanctionner ce comportement d'une exceptionnelle gravité, en pareille hypothèse, ce sont communément les victimes par ricochet qui sont injustement privées d'un droit à indemnisation en considération de cette faute commise par la victime directe. La sanction civile visée ici efface ainsi toute éventualité d'une fonction préventive attachée à cette faute.

Qui plus est, dans l'hypothèse d'un heurt avec un véhicule, retenir cette faute cause exclusive de l'accident écarte la sanction civile à l'égard du conducteur qui aurait lui-même commis une faute grave de conduite ou de comportement. Cela est finalement en totale contradiction avec la volonté du législateur de sanctionner à tout prix la principale personne créatrice du risque de la circulation.

De plus, les difficultés relatives à l'établissement de la preuve sont similaires à celles de la recherche volontaire du dommage lorsque la victime est en état d'inconscience. Ainsi, fut

⁸⁰¹ En ce sens : **MORLET L.**, « La faute caractérisée dans le droit de la responsabilité civile », in *Responsabilité civile et assurance, Études offertes à Hubert Groutel*, 2006, LexisNexis, Litec, pp. 291-319, spéc. p. 305.

⁸⁰² **FLOUR J., AUBERT J.-L., SAVAUX É.**, *op.cit.*, spéc. p. 448, n° 347.

⁸⁰³ **DUGUÉ M.**, *op.cit.*, spéc. p. 218, n° 243.

⁸⁰⁴ **LE TOURNEAU PH.** (dir.), *Droit de la responsabilité et des contrats. Régimes d'indemnisation*, *op.cit.*, spéc. p. 2510, n° 6213.101.

retenu que l'état de confusion mentale ou, à tout le moins, l'absence momentanée de discernement de la victime non-conductrice privait la faute commise de son caractère volontaire permettant de la qualifier d'inexcusable⁸⁰⁵. De manière plus générale, dans la mesure où la Haute Cour exige que la victime ait conscience des conséquences dommageables de la gravité de son comportement, nombreuses sont les situations accidentelles où la faute inexcusable de la victime ne sera pas admise du fait d'un état d'ébriété ou d'une emprise avérée de stupéfiants au moment de l'accident corporel. Comme l'affirme Monsieur le Professeur Philippe Le Tourneau, « *trouble mental et faute inexcusable ne peuvent, par hypothèse, aller ensemble* »⁸⁰⁶. La conscience du danger qu'aurait dû avoir la victime étant particulièrement délicate à apprécier dans de telles hypothèses, cela limite considérablement les éventuelles prises en compte de la notion et incidemment son influence sur la privation de la réparation du dommage corporel de la victime.

Enfin, la notion confuse de faute inexcusable cause exclusive de l'accident perpétue le contentieux judiciaire relatif aux accidents de la circulation. Il est certain que la notion ne participe aucunement de l'un des buts principaux que la loi s'était fixée, autrement dit celui de réduire le contentieux en la matière et de favoriser une indemnisation amiable et rapide *via* la procédure transactionnelle. Il est impossible de concilier ces deux aspects de la loi⁸⁰⁷. Les juges étant maîtres d'une telle appréciation, ce type de standard juridique créé un nouveau contentieux judiciaire – déjà connu en matière d'accidents du travail – à l'instar du développement de la voie transactionnelle avec l'assureur automobile. Il convient cependant de souligner que tel est en réalité l'objectif visé par le législateur de 1985. Au demeurant, il ne fait guère de doute que la codification souhaitée des nouveaux articles de la loi du 5 juillet 1985 relatifs au droit à indemnisation, notamment l'article opposant une faute inexcusable non cause exclusive de l'accident, va nécessairement participer de l'accroissement du contentieux en la matière⁸⁰⁸. À moins que ne soit définie clairement la notion de faute inexcusable, ce qui suffirait certainement à éviter un tel accroissement⁸⁰⁹.

Toujours est-il que les difficultés de qualification et les différents inconvénients que la notion suscite auraient pu être évités si le législateur de 1985 s'était adonné à une meilleure rédaction de la loi. À cet égard, Madame le Professeur Yvonne Lambert-Faivre déclarait déjà

⁸⁰⁵ Cass. 2^e civ., 2 mars 2017, n° 16-11.986, *D.* 2017, p. 800, note NOGUÉRO D.

⁸⁰⁶ LE TOURNEAU PH. (dir.), *Droit de la responsabilité et des contrats. Régimes d'indemnisation, op.cit.*, p. 2510, n° 6213.101.

⁸⁰⁷ LANDRAUD D., « Remarques sur la faute et l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation », *JCP* 1985, I, 3222.

⁸⁰⁸ V. sur ce point *Infra Partie 2, titre 1, chapitre 2.*

⁸⁰⁹ V. sur ce point *Infra Partie 2, titre 1, chapitre 2.*

peu de temps après l'adoption de la loi Badinter qu'au lieu de recourir à la notion vague de faute inexcusable cause exclusive du dommage, avec tous les désagréments qui en découlent, il eut été préférable de définir de manière restrictive et exhaustive les fautes de la victime susceptibles de constituer une exonération en matière d'accidents de la circulation⁸¹⁰.

165. Avant-propos conclusifs sur les victimes non-conductrices prioritairement protégées : l'établissement d'un traitement de faveur. En définitive, le contrôle indéniable de la qualification de la faute et *ipso facto* de son appréciation stricte par la Cour de cassation ont pour objectif principal d'améliorer l'effectivité de la réparation de l'atteinte à la personne subie par cette catégorie de victime. Le choix d'une conception restrictive, tant de la faute inexcusable cause exclusive de l'accident que de la recherche volontaire du dommage subi, permet à ces victimes de bénéficier quasi-systématiquement d'un véritablement droit inconditionnel à réparation de leur dommage corporel que la loi de 1985 souhaite particulièrement leur accorder. Privilège qui serait d'ailleurs maintenu au sein des divers projets doctrinaux et gouvernementaux portant réforme de la responsabilité civile. Par là-même, une telle interprétation restrictive minimise-t-elle le traitement différentiel entre les victimes privilégiées et « super-privilégiées »⁸¹¹, lesquelles ne se voient opposer la recherche volontaire du dommage corporel qu'elles subissent que dans des cas véritablement rarissimes. Un tel privilège est d'ailleurs transposable à leurs victimes par ricochet. Cela est en réalité critiquable car source d'une différence de traitement envers les victimes par ricochet de la victime non-conductrice. En effet, en plus du caractère rarissime de la sanction, les victimes indirectes de la victime non-conductrice sont automatiquement assurées d'obtenir l'indemnisation de leur préjudices réparables dès lors que la victime directe se trouve dans un état de faiblesse justifiant l'inopposabilité de leur faute inexcusable cause exclusive de l'accident. Tandis qu'à l'inverse, il n'est aucunement pris en considération l'influence potentielle de facteurs internes de risque sur le montant de l'indemnisation de la victime conductrice initiale et encore moins sur leurs victimes par ricochet. Une telle différence de traitement participe de la volonté de supprimer le traitement favorable que reçoivent les victimes non-conductrices en raison de cet état dont l'illégitimité a été dénoncée.

166. En définitive, le législateur s'est donc résolument placé du point de vue de la victime d'une atteinte à l'intégrité de sa personne en reconnaissant un droit à indemnisation

⁸¹⁰ LAMBERT-FAIVRE Y., « Rencontre avec un professeur de droit des assurances », *L'Argus*, oct. 1986.

⁸¹¹ CHABAS F., *Les accidents de la circulation*, *op.cit.*, spéc. p. 82.

irréductible au profit des victimes non-conductrices et des victimes par ricochet⁸¹². Ainsi, en leur consacrant exclusivement une indemnisation privilégiée voire super-privilégiée du dommage corporel qui ne souffre que de manière rarissime d'exception, la loi du 5 juillet 1985 affirme incidemment la quasi-consécration d'un droit inconditionnel à réparation du dommage corporel au profit des seules victimes non-conductrices au détriment des victimes conductrices qui en sont privées.

Section 2. La privation d'un droit inconditionnel à réparation du dommage corporel garanti aux victimes conductrices

167. L'exclusion des victimes conductrices du privilège de réparation irréductible du dommage corporel. Le privilège que la loi offre aux victimes non-conductrices disparaît à l'égard des conducteurs victimes d'un accident corporel de la circulation. Le dispositif légal de 1985 offre à la victime conductrice uniquement le droit d'être totalement indemnisée de l'atteinte à son intégrité physique dans la limite de sa faute commise. En cela, est alors retenu à son encontre, non pas le principe de l'indemnisation irréductible de l'atteinte à l'intégrité corporelle dont elle souffre, mais, celui du principe de l'exclusion totale ou partielle de son indemnisation en cas de faute commise par elle. Remarquons ici que si le législateur a pris le soin de préciser la nature de la faute opposable à la victime non-conductrice, il n'a, ni identifié, ni défini, celle qui l'est envers la victime conductrice fautive. Doit-on alors y voir une volonté de considérer tout comportement positif⁸¹³ ? La réponse est négative. Cette portée si discriminatrice enlèverait « *tout rôle à la faute de la victime qui consisterait dans une omission, une inaction* »⁸¹⁴. L'intention du législateur de 1985 est tout autre. La règle de l'opposition de la moindre faute commise privera la victime conductrice d'une partie, voire de la totalité de l'indemnisation à laquelle elle a droit sur le fondement de l'article 4 de la loi⁸¹⁵. Compte tenu de cette règle, celle-ci ne disposera donc que d'une indemnisation partielle de son dommage corporel subi. Par cette solution, la loi relègue ainsi le droit à l'indemnisation de cette catégorie de victimes au second plan.

⁸¹² En ce sens : **CONTE PH., MAISTRE DU CHAMBON P.**, *op.cit.*, spéc. p. 38, n° 138 ; **BRUN PH.**, *op.cit.*, spéc. p. 494, n° 713.

⁸¹³ En ce sens : **LEGEAIS R.**, *L'indemnisation des victimes d'accidents. Commentaire de la loi du 5 juillet 1985 et des textes qui l'ont complétée*, 1986, Sirey, coll. Sirey, 248 p., spéc. p. 91, n° 169.

⁸¹⁴ *Ibid.*

⁸¹⁵ Art. 4, loi n° 85-677 du 5 juill. 1985 : « *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.* ».

Néanmoins, la réductibilité de l'indemnisation du dommage corporel de la victime conductrice n'est pas automatique. Il faut encore que certaines conditions concernant l'opposabilité de la faute soient au préalable réunies (§1) pour que puisse être par la suite constatée l'incidence de la faute retenue à l'encontre de la victime conductrice sur l'étendue de la privation du droit à indemnisation de son dommage corporel (§2).

§1. Les conditions de la réductibilité de l'indemnisation

168. L'imputation de la faute dans le calcul de l'indemnisation. Pour que le fait de la victime conductrice puisse avoir une quelconque influence sur son droit à indemnisation, faut-il encore que celui-ci remplisse deux conditions. La première est explicitement affirmée par la loi. La seconde est une condition implicite née de la jurisprudence. Ainsi, faut-il au préalable que ce fait soit fautif et commis par le conducteur du véhicule terrestre à moteur afin que l'indemnisation à laquelle il a droit en qualité de victime de l'accident corporel de la circulation soit altérée ou annihilée (A). Mais pas seulement. Une fois que cette faute est constatée, il doit être établi son origine causale dans la réalisation de son dommage corporel (B). En l'absence de l'existence avérée d'une relation causale de la faute de cette victime dans la réalisation de son dommage corporel, son droit à réparation ne devrait souffrir d'aucune exception.

A. La détermination exigée d'une faute opposable à la victime conductrice

169. La définition non retenue de la faute issue de la théorie du Procureur général Paul Leclercq⁸¹⁶. La définition à retenir de la faute aurait pu être celle avancée par le Procureur général Leclercq près la Cour de cassation Belge, c'est-à-dire : « *la violation de l'obligation de ne pas porter atteinte au droit d'autrui* »⁸¹⁷.

En 1927, ce dernier soutenait une théorie ayant pour objectif d'améliorer l'indemnisation des victimes de dommage corporel, et plus particulièrement, celles qui le subissent du fait d'un accident de la circulation. Il soutenait que le conducteur du véhicule est soumis à une obligation légale de veiller à ne pas léser les droits d'autrui. Aussi, à partir du moment où le conducteur viole cette règle, qui lui est imposée implicitement du fait du respect

⁸¹⁶ **LECLERCQ P.**, *La pensée juridique du Procureur général Paul Leclercq*, t. I, 1953, Bruylant, 536 p, spéc. p. 92.

⁸¹⁷ Doctrine française en ce sens : **LALOU H.**, *Traité pratique de la responsabilité civile*, 5^e éd., 1955, Librairie Dalloz, 1093 p., spéc. p. 298, n° 394 : « *un acte fait sans droit contre le droit d'autrui* » ; **R. O. DALCQ**, *Traité de la responsabilité civile, t. I Les causes de responsabilité*, 2^e éd., 1967, Maison Ferdinand Larcier, 740 p., spéc. p. 164 : « *agir sans droit contre le droit d'autrui, c'est effectivement violer l'obligation qui nous est imposée de ne pas empiéter sur les droits des tiers* ».

du Code la route, son acte est obligatoirement illicite et constitue nécessairement une atteinte au droit à l'intégrité de la personne de la victime. Selon lui, le fait illicite de l'accident de la circulation constituait donc à la fois une faute – d'imprudence ou contraventionnelle au regard de la réglementation du Code de la route – un acte illicite, ainsi que la lésion d'un droit subjectif de la personne. Plus précisément, l'auteur maintenait l'idée selon laquelle la lésion de l'intérêt à l'intégrité corporelle de la personne constitue en soi une faute « virtuelle »⁸¹⁸, c'est-à-dire une faute qui ne résulte que du seul dommage corporel causé, l'obligeant à réparation⁸¹⁹. Il se désintéressait donc de la notion ordinairement retenue de la faute comme condition de responsabilité, la confondant volontairement avec celle de l'atteinte à l'intégrité corporelle d'autrui⁸²⁰.

L'auteur avait donc bel et bien une vision qui lui était propre. Il limitait ce « droit à la sécurité » aux seuls dommages « immédiats » causés par l'homme, c'est-à-dire imputables à la personne ou à une chose en assurant le prolongement. Par exemple, l'automobile, que le conducteur maîtrise et contrôle, était selon lui une chose constitutive du prolongement, de l'extension du corps du conducteur, auteur du fait dommageable⁸²¹. En cas de survenance du fait illicite de l'accident, la faute commise par ce dernier était donc nécessairement sous-jacente, puisqu'elle résulte de la violation du droit subjectif à l'intégrité physique de la victime imputable à l'accident⁸²². Dès lors constitutive de la lésion du droit à l'intégrité physique, la faute entraînait nécessairement la présomption de responsabilité de l'auteur de l'accident et le versement de dommages-intérêts⁸²³. La victime n'avait donc qu'à prouver la lésion du droit à l'intégrité physique pour obtenir réparation du dommage corporel qu'elle avait subi.

Cette théorie affirmait au final une protection automatique du droit à indemnisation du fait de la violation du droit à l'intégrité physique. À cet égard, le Procureur préconisait d'ores et déjà à l'époque, bien avant l'élaboration de la loi Badinter, un système d'indemnisation fondé sur la reconnaissance d'un droit subjectif à l'intégrité physique reconnu aux victimes d'un accident de la circulation.

⁸¹⁸ JOSSERAND L., *Cours de droit civil français, t. II*, 3^e éd., 1939, Sirey, 1215 p., spéc. p. 281, n° 472-4.

⁸¹⁹ MALAURIE PH., AYNÈS L., STOFFEL-MUNCK PH., *Les obligations*, 11^e éd., 2020, LDGJ, 895 p., spéc. p. 60, n° 63.

⁸²⁰ Selon toute vraisemblance, celle-ci s'entendait d'ailleurs comme celle relative « au droit à vivre qu'avait le tué [dans l'hypothèse d'un homicide imputable à la réalisation d'un accident de la circulation], au droit à l'intégrité de sa personne qu'avait le blessé », in FAURÈS J., DE MEYER J. (dir.), *op.cit.*, spéc. pp. 116 et 117.

⁸²¹ FAURÈS J., DE MEYER J., *op.cit.*, spéc. p. 118.

⁸²² Cette position fut consacrée le 22 octobre 1925 lorsque la Cour de cassation belge affirma que « chacun a un droit civil à l'intégrité de sa personne et la sanction de ce droit est dans les articles 1382 et 1383 du Code civil », in FAURÈS J., DE MEYER J. (dir.), *op.cit.*, spéc. p. 118.

⁸²³ LECLERCQ P., « Le conducteur d'une automobile qui tue ou blesse un piéton, commet-il un acte illicite ? Discours prononcé à l'audience solennelle de rentrée de la Cour de cassation, le 15 septembre 1927 », in *Ibid.*

Toujours est-il que bon nombre de réserves ont été émises à l'égard de cette théorie. Concevoir aussi largement la faute, c'est l'assimiler en réalité au dommage⁸²⁴. Cela a notamment pour effet de lui ôter toute autonomie vis-à-vis des autres conditions de la responsabilité civile et de la dépouiller de ses attributs moraux et psychologiques⁸²⁵. Il ne fait donc aucun doute que l'atteinte au droit à l'intégrité physique ne constitue aucunement une faute. L'assimilation de la notion de faute à celle de dommage est inexacte et inenvisageable : « *causer un dommage n'est pas commettre une faute* », ces deux notions étant distinctes, de sorte que puisse être retenue la responsabilité de l'auteur du fait dommageable⁸²⁶. C'est notamment en ce sens que cette théorie est très critiquable⁸²⁷, au point d'avoir été rejetée⁸²⁸. À l'évidence, la notion de faute, au sens de la loi Badinter, est antonymique à celle d'atteinte. Il ne peut donc être retenu une telle définition. La faute doit s'entendre de l'irrespect du devoir de ne pas porter atteinte à la sécurité d'autrui et de soi-même.

170. La faute du conducteur constitutive de la violation d'un devoir de sécurité.

Selons les dires d'un auteur, « *le mot « faute » est un protée, disait Planiol, il représente une notion à formes multiples, et quiconque l'emploie passe sans s'en apercevoir d'une catégorie à une autre, en parlant toujours de faute, mais ne parlant plus de la même espèce de faute* »⁸²⁹. Reprenant dès lors la définition de Planiol⁸³⁰, la faute consisterait simplement en la violation d'une obligation préexistante. La faute du conducteur victime prendrait naissance dans la

⁸²⁴ BACACHE-GIBEILI M., (dir. LARROUMET CH.), *op.cit.*, spéc. p. 15, n° 18.

⁸²⁵ BACACHE-GIBEILI M., (dir. LARROUMET CH.), *op.cit.*, spéc. p. 15, n° 18.

⁸²⁶ MAZEAUD H., « Une interprétation belge de l'art. 1382 du Code civil à propos des accidents d'automobiles », *DH* 1928, chr. p. 21.

⁸²⁷ Sur un point de vue général de ces critiques, v. : LÉONARD TH., *Conflits entre droits subjectifs, libertés civiles et intérêts légitimes. Un modèle de résolution basé sur l'opposabilité et la responsabilité civile*, Bruxelles, 893 p., spéc. pp. 404 et s.

⁸²⁸ De nos jours, si le droit belge en matière d'indemnisation des accidents de la circulation repose sur le principe d'une indemnisation automatique du dommage corporel (exceptions faites de la qualité de la victime et de son âge), cette indemnisation a pour fondement la loi du 21 nov. 1989 relative à l'assurance obligatoire des véhicules automoteurs, laquelle est basée sur les principes généraux de responsabilité. À savoir, la caractérisation d'un dommage, l'existence d'un fait générateur et la preuve d'un lien de causalité.

Il existe donc, comme en droit français, la réparation intégrale de tous les dommages résultant de lésions corporelles ou du décès. L'art. 29 bis §1^{er} « *écarter toutefois de la réparation tous les dégâts matériels au sens large, c'est-à-dire les dégâts causés au véhicule, aux biens transportés ou encore aux immeubles (exception : vêtements) (...). L'exclusion des dégâts aux biens se justifie par le fait que ces dommages sont plus sujets aux risques de fraude que les autres et que leur prise en charge augmenterait sensiblement le coût de l'assurance* », in DE CONINCK B., DUBUISSON B., « L'indemnisation automatique des usagers faibles, victimes d'accidents de la circulation », in *L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation en Europe*, 2015, Recueil des travaux du GRERCA, Bruylant, coll. Du GRERCA, pp. 25 à 45, spéc. p. 39.

⁸²⁹ R. O. DALCQ, *op.cit.*, spéc. p. 163.

⁸³⁰ PLANIOL M., *Traité élémentaire de droit civil, t. II*, 1902, Librairie Cotillon, 1078 p., spéc. p. 282, n° 913, et p. 295 n° 947.

violation des règles de sécurité routière que le chargé du risque de la circulation se doit de respecter envers les usagers de la route.

La faute serait tout d'abord celle résultant de la méconnaissance d'un devoir de sécurité déterminé. Un tel devoir violé par le chargé du risque consisterait en un « devoir légal » déterminé au sein des règles de conduite ou de comportement issues du Code de la route⁸³¹. Ainsi, constitue un devoir légal violé, et donc une faute opposable au conducteur, celle qui naît par exemple de la violation de la règle imposée à l'article R. 415-6 du Code de la route selon laquelle, « à certaines intersections indiquées par une signalisation dite stop, tout conducteur doit marquer un temps d'arrêt à la limite de la chaussée abordée », ou encore de celle issue de l'article R. 412-9 du même Code affirmant qu' « en marche normale, tout conducteur doit maintenir son véhicule près du bord droit de la chaussée, autant que le lui permet l'état ou le profil de celle-ci ». Le rôle des juges dans la constatation de cette faute constitutive de la violation d'un devoir légal déterminé serait limité⁸³². Dans cette hypothèse, il n'y aurait pas de place à l'arbitraire ni à une appréciation subjective⁸³³. Les juges constatent alors la faute du conducteur avec une « rigueur mathématique »⁸³⁴, se fondant sur la règle précise et déterminée qui a été violée. La faute du conducteur est au final établie et sa responsabilité engagée en raison du seul constat de la violation de l'acte déterminé par la loi qu'il aurait dû accomplir.

En revanche, en l'absence d'une violation d'une règle légale ou réglementaire imposée, l'existence de la faute du conducteur sera établie eu égard à la violation d'un devoir indéterminé. Cette faute résultera en effet de la violation d'un standard de conduite et plus précisément de la violation d'un « devoir général de ne pas nuire à autrui »⁸³⁵. La conduite fautive du conducteur, considérée comme une indifférence à l'égard de la norme sociale, doit alors être nécessairement comparée à une « conduite de référence »⁸³⁶. Et force est de constater que nombreux sont les textes régissant la circulation routière qui fournissent des modèles de conduite prédéterminés à suivre. Tel est le cas de l'article R. 412-6 du Code de la route qui dispose que le conducteur « doit, à tout moment, adopter un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers des voies ouvertes à la circulation. Il doit notamment

⁸³¹ En ce sens : **LE TOURNEAU PH.** (dir.), *Droit de la responsabilité et des contrats. Régimes d'indemnisation*, op.cit., spéc. p. 2515, n° 6212.51 ; **SAVATIER R.**, *Traité de la responsabilité civile en droit français, t. I, Les sources de la responsabilité civile*, op. cit., spéc. p. 8, n° 6.

⁸³² **BRUN PH.**, op.cit., spéc. p. 220, n° 325.

⁸³³ En ce sens : **RABUT A.**, *De la notion de faute en droit privé*, 1949, LGDJ, 222 p., spéc. p. 81, n° 69.

⁸³⁴ *Ibid.*

⁸³⁵ **SAVATIER R.**, *Traité de la responsabilité civile en droit français, t. I, Les sources de la responsabilité civile*, op. cit., spéc. p. 8, n° 6.

⁸³⁶ En ce sens : **LAMBERT-FAIVRE Y.**, « L'éthique de la responsabilité », *RTD civ.* 1998, spéc. p. 6 ; **SAVATIER R.**, *Traité de la responsabilité civile en droit français, t. I, Les sources de la responsabilité civile*, op. cit., spéc. p. 8, n° 6.

faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables ». Dès lors que le conducteur outrepassa cette conduite imposée, il appartiendra alors aux juges d'élaborer le contenu de comportement spécialement visé⁸³⁷. L'article R.413-17 dudit Code affirme lui aussi, par exemple, une conduite de référence que doit respecter le conducteur. Ce dernier lui impose de « *rester constamment maître de sa vitesse et de régler cette dernière en fonction de l'état de la chaussée, des difficultés de la circulation et des obstacles prévisibles* ». En cas de non-respect de cette règle imposée, il appartiendra aux magistrats de déterminer, au regard de ces éléments, la vitesse maximale qu'aurait dû atteindre le conducteur, avant de la comparer à celle effectivement atteinte⁸³⁸. L'imprécision de ces règles imposées participe dès lors à un pouvoir d'appréciation plus vaste de la part des juges⁸³⁹. En effet, dans cette hypothèse, « *le juge retrouvera alors toute liberté pour décider si la faute est caractérisée, puisqu'il lui appartiendra de fixer les contours du "comportement normal" auquel il devra ensuite classiquement confronter celui de l'agent* »⁸⁴⁰.

171. La définition retenue. En définitive, au sens de l'article 4 de la loi de 1985, la faute du conducteur est alors celle qui correspond au non-respect des dispositions, arrêtés ou décrets, réglementant la circulation routière. Plus précisément, la faute est celle qui naît de la violation d'un devoir légal ou réglementaire de sécurité ou d'un devoir général de ne pas nuire à autrui, implicitement affirmé au sein du Code de la route. La violation de ces deux types de devoirs de sécurité par le créateur du risque constitue finalement « *toute imprudence, négligence et inobservation des règlements et en particulier du Code de la route.* »⁸⁴¹. Inspirée finalement de celles définies aux articles 1240 et 1241 du Code civil et coïncidant avec la nouvelle définition de la faute proposée par le législateur⁸⁴², « *il n'y a [donc] pas lieu de lui donner un contenu différent* »⁸⁴³. La faute du conducteur s'entendrait de l'irrespect volontaire

⁸³⁷ En ce sens : **DUGUÉ M.**, *op.cit.*, spéc. p. 55, n° 59.

⁸³⁸ En ce sens : **DUGUÉ M.**, *op.cit.*, spéc. p. 55, n° 59.

⁸³⁹ À titre d'illustration : Cass. 2^e civ., 1^{er} avr. 2021, n° 19-22.869, *Inédit*, *RCA* juill. 2021, comm. 126, **GROUTEL H.** En l'espèce, en application de l'article R. 413-7 du Code de la route, a été approuvée la décision des juges d'appel, lesquels avaient estimé que le fait pour le conducteur victime de ne pas avoir adapté sa vitesse aux conditions de circulation était constitutif d'une faute à l'origine de son dommage corporel et qu'elle justifiait l'exclusion de tout droit à indemnisation.

⁸⁴⁰ **DUGUÉ M.**, *op.cit.*, spéc. p. 55, n° 59.

⁸⁴¹ En ce sens : **BARTOLO M.**, *op.cit.*, spéc. p. 2055 ; **LE TOURNEAU PH.** (dir.), *Droit de la responsabilité et des contrats. Régimes d'indemnisation*, *op.cit.*, spéc. p. 2515, n° 6212.51.

⁸⁴² La proposition de loi n° 678 *portant réforme de la responsabilité civile*, 29 juill. 2020, consacrerait un nouvel article 1241 du Code civil, objectivant la définition de la faute. Est ainsi énoncé que « *constituent une faute la violation d'une prescription légale ou réglementaire, ainsi que le manquement au devoir général de prudence ou de diligence* ».

⁸⁴³ **BARTOLO M.**, *op.cit.*, spéc. p. 2055.

ou non des règles de la circulation constitutif d'insécurité routière⁸⁴⁴. Différemment appréciée par les juges selon que la faute résulte d'une règle dont la précision varie, une fois établie, c'est la constatation de son origine causale dans le dommage corporel subi par la victime conductrice qui sera, au surplus, différemment déterminée en raison de sa double nature.

172. La double nature de la faute ? Revêtant deux facettes distinctes, la nature de la faute prendrait sa source, soit dans l'adoption d'un comportement déviant, soit dans un écart de conduite de la part du conducteur, lequel a transgressé les règles qui lui sont légitimement imposées. À titre d'illustrations, en 2019, parmi les 87 984 conducteurs impliqués dans des accidents corporels non mortels, 23 027 conducteurs, soit 26 %, ont connu au moins une infraction relevée constitutive d'une faute civile de conduite ou de comportement. Pour les accidents mortels, ce taux est de 33 %, c'est-à-dire 1 545 conducteurs sur les 4646 impliqués⁸⁴⁵. L'affirmation de cette typologie existante à l'égard des fautes de conduite et de comportement a permis à la jurisprudence d'apprécier différemment leur origine causale dans la production du dommage que la victime conductrice s'est causée à soi-même, et ainsi de les considérer plus ou moins sévèrement au gré de l'étendue de la privation d'indemnisation que la loi Badinter affirme à son encontre.

B. L'exigence prétorienne de l'établissement de l'origine causale de la faute dans la réalisation du dommage corporel

173. Une condition nécessaire. Si l'article 4 de la loi du 5 juillet 1985 est « *apparemment limpide dans son énoncé, la règle pose pourtant de sérieuses difficultés de mise en œuvre, notamment lorsque l'on s'interroge sur les incidences de la faute de la victime et, plus encore, sur la densité du lien qui doit exister entre cette faute et le dommage* »⁸⁴⁶.

En effet, l'article susvisé pose seulement le principe de l'opposabilité des fautes sans préciser les conditions de cette opposabilité. La disposition n'affirme pas formellement la condition selon laquelle la faute doit jouer un rôle causal dans la réalisation du dommage subi par la victime, ni même dans celui de la survenance de l'accident. Or, logiquement, selon les

⁸⁴⁴ Comme l'affirme un auteur : « toute transgression de ces règles, tout non-respect des normes, des seuils encadrant l'acte de conduite, toute négligence, tout oubli des recommandations ne peuvent être que source d'insécurité », in GILBERT C., « Quand l'acte de conduite se résume à bien se conduire. À propos du cadrage du problème « sécurité routière » », *Réseaux* 2008/1, n° 147, pp. 21-48.

⁸⁴⁵ ONISR, *La sécurité routière en France*, Bilan de l'accidentalité routière de l'année 2019, 201 p., spéc. p. 106.

⁸⁴⁶ BAKOUCHE D., note sous Cass. crim., 27 nov. 2007, n° 07-81.585: *Bull. crim.*, n° 293, *JCP* 2008, II, 10022.

règles issues du droit de la responsabilité civile délictuelle, pour que la faute commise par la victime conductrice ait pour rôle de réduire ou d'exclure son droit à indemnisation, encore faut-il déterminer si celle-ci a joué un rôle causal dans la production du dommage subi.

C'est la jurisprudence qui a été chargée d'un tel travail. Celle-ci a alors décidé que les fautes de nature à réduire ou à supprimer l'indemnisation de la victime conductrice sont celles qui ont contribué à la réalisation du dommage et non pas celles en lien causal avec la survenance de l'accident de la circulation⁸⁴⁷. La preuve de ce lien de causalité entre la faute et le dommage doit donc être établie. L'admission d'une présomption de causalité, même simple, serait en réalité discutable. Si certaines fautes favorisent la réalisation de l'accident, celles-ci ne sont pas nécessairement en lien avec la production du dommage corporel subi par la victime qui en demande réparation. Et inversement, si certaines fautes sont présumées être en lien avec la réalisation du dommage, elles peuvent ne jouer aucun rôle dans l'accident⁸⁴⁸. Soutenir que la faute est donc nécessairement causale avec l'atteinte corporelle subie est donc « excessif »⁸⁴⁹, voire exagérément « dogmatique »⁸⁵⁰. L'exigence de la preuve d'un lien de causalité entre la faute de la victime conductrice et son atteinte corporelle subie semble alors impérative. À défaut, il semble injustifié que son droit à indemnisation soit réductible. Cette exigence prétorienne, bien que défavorable aux victimes conductrices, s'explique cependant « *par la fonction essentiellement punitive qui est attribuée à la faute de la victime et qui conduit logiquement à pénaliser les victimes dès que leur faute a contribué à causer leur propre dommage* »⁸⁵¹. Il reste dès lors à déterminer l'origine causale de la faute de conduite ou de comportement dans le dommage corporel imputable à l'accident de la circulation.

174. La stabilité jurisprudentielle quant à la considération de l'origine causale de la faute de conduite. La faute de conduite consisterait en la maîtrise incorrecte du véhicule⁸⁵². La preuve de cette faute est basée sur des éléments objectifs qui témoignent de sa relativité. S'appuyant sur la théorie de la causalité adéquate afin d'établir avec certitude et de

⁸⁴⁷ Tel est le cas pour les victimes non-conductrices qui à l'image de leur faute inexcusable commise, doivent, quant à elles, jouer un rôle causal exclusif dans la survenance de l'accident afin d'avoir une incidence sur le droit à indemnisation de cette dernière.

⁸⁴⁸ Cass. 2^e civ., 20 juin 2019, n^o 18-19.175, *Inédit* : « *alors que l'intéressé avait été éjecté de son véhicule par le pare-brise, ce dont il résultait que l'absence de ceinture de sécurité avait concouru à la réalisation du dommage, la Cour d'appel a violé le texte susvisé* » : « *l'absence de ceinture de sécurité n'a joué aucun rôle dans la survenance de l'accident qui résulte de la perte de contrôle du camion par son conducteur* ».

⁸⁴⁹ VINEY G., JOURDAIN P., CARVAL S. (dir. GHESTIN J.), *Traité de droit civil. Les conditions de la responsabilité, op.cit.*, spéc. p. 1136, n^o 988.

⁸⁵⁰ MALAURIE PH., AYNÈS L., STOFFEL-MUNCK PH., *op.cit.*, spéc. p. 165, n^o 276.

⁸⁵¹ VINEY G., JOURDAIN P. (dir. GHESTIN J.), *Traité de droit civil. Les conditions de la responsabilité, op.cit.*, spéc. p. 1315, n^o 1028.

⁸⁵² En ce sens : RIDEL X., *art.cit.*, étude 3, n^o 2.

manière directe sa relation causale avec le dommage corporel dont souffre la victime conductrice, les juges apprécient le plus souvent cette erreur eu égard aux règles issues du Code de la route. À titre d'illustrations, commet une faute de conduite la victime conductrice qui enfreint les règles de sécurité de conduite⁸⁵³ ; circule sur une voie interdite à son véhicule⁸⁵⁴ ; qui ne respecte pas les règles de priorité⁸⁵⁵ ; qui dépasse la limite de vitesse autorisée⁸⁵⁶ ; ou encore celle qui ne s'est pas arrêtée à la signalisation du feu tricolore⁸⁵⁷. Ces diverses fautes de conduite représentent une part non négligeable du pourcentage des infractions au Code de la route commises par les conducteurs victimes. Selon les statistiques de la sécurité routière, avec un taux de 28 %, la non-maîtrise de la vitesse autorisée est la première de ces infractions recensées. Le non-respect des règles de priorité s'élève à 19 % et 13 % représentent des infractions aux règles de circulation telles que des changements de direction ou de file dangereux, ou encore sans avertir le franchissement d'une ligne continue, *etc.* La détermination du rôle causal de ces diverses fautes de conduite dans la réalisation du dommage corporel dont souffre la victime conductrice est plus ou moins facile à prouver. Les magistrats se basent sur le procès-verbal d'enquête décrivant les circonstances de l'accident constatées par les autorités de police ou de gendarmerie présentes sur les lieux de l'accident ; sur des dépositions ; des déclarations de témoins ; des croquis ; ou encore des photographies ou vidéos de surveillances afin d'apprécier l'existence de ces fautes ainsi que leur origine causale dans le dommage corporel, de sorte que puisse être mesurée l'étendue de la privation d'indemnisation de la victime conductrice.

En revanche, il n'en a pas toujours été ainsi à l'égard des fautes de comportement. Soumises à une véritable évolution jurisprudentielle, la détermination de leur rôle causal dans la réalisation du dommage corporel n'a pas toujours été prise en compte dans le calcul de l'étendue de la privation d'indemnisation de la victime conductrice.

⁸⁵³ Cass. crim., 11 mars 1998, n° 96-80.026 : *Bull. crim.*, n° 99 : « caractérise l'infraction prévue par l'article 223-1 du Code pénal, l'arrêt qui énonce que le prévenu s'est approché à grande vitesse, au point de la toucher, du véhicule, qui le précédait, et, après l'avoir dépassé, s'est brutalement rabattu devant lui », *JCP* 1999, II, 10064, note HOYEZ K.

⁸⁵⁴ Art. R. 421-2 C. route ; Cass. 2^e civ., 27 janv. 2000, n° 98-12.363 : *Bull. civ. II*, n° 16 ; Cass. 2^e civ., 24 mars 2016, n° 15-14.540, *Inédit*.

⁸⁵⁵ Art. R. 415-1 à R. 415-15 C. route. V. Cass. 2^e civ., 15 nov. 2001, n° 99-19.459 : *Bull. civ. II*, n° 164.

⁸⁵⁶ Art. R. 413-1 et R. 413-2 C. route. V. Cass. 2^e civ., 9 juin 1993, n° 91-20.675 : *Bull. civ. II*, n° 197 : « commet une faute le conducteur qui roule à une vitesse excessive ne lui permettant pas après un choc violent avec un véhicule de rester maître de son propre engin qui a occasionné un autre accident » ; Cass. 2^e civ., 11 juill. 2002, n° 00-22.445 et n° 01-02.923 : *Bull. civ. II*, n° 159. La vitesse excessive ou inadaptée est la première cause d'accidents mortels selon les forces de l'ordre. V. à ce sujet : *ONISR, Les infractions au code de la route et l'impact sur le permis à points*, Bilan statistique de l'année 2018, 2019, 145 p.,

⁸⁵⁷ Art. R. 421-31 C. route. Ex : Cass. 2^e civ., 15 nov. 2001, n° 99-19.459 : *Bull. civ. II*, n° 164.

175. L'évolution jurisprudentielle quant à la considération du rôle causal de la faute de comportement. Issue la majeure partie du temps d'un manquement, la faute de comportement serait « *consubstantielle ou intrinsèque à la personne même du conducteur et détachable de la faute de conduite* »⁸⁵⁸. À titre d'illustrations, constitue une faute de comportement le défaut de permis de conduire ou l'absence d'une garantie d'assurance responsabilité civile, voire le fait que le conducteur soit sous l'emprise de produits alcoolisés ou sous celui de stupéfiants. Si les deux premières fautes ne font pas l'objet d'une véritable discussion jurisprudentielle quant à leur considération à l'égard de l'étendue de la privation d'indemnisation du conducteur victime d'atteinte corporelle⁸⁵⁹, la jurisprudence a plutôt été versatile concernant la prise en considération des deux dernières fautes de comportement précitées.

Antérieurement à l'arrêt *Transport Garcia* en 2002, les juges ne sanctionnaient pas de manière systématique la faute de comportement de conduite en état d'ivresse ou sous stupéfiants⁸⁶⁰. Ils recherchaient d'abord, si le conducteur avait commis une faute de conduite expliquant les conséquences dommageables et qui était imputable à la survenance de l'accident. À défaut de l'existence d'une telle faute, les juges se bornaient donc à octroyer au conducteur victime qui était par exemple en état d'ébriété une indemnisation irréductible. Cette faute de comportement était alors nettement dépendante et indissociable de l'exigence première d'une faute de conduite déterminée à l'origine causale du dommage corporel subi.

En 2002, la Haute juridiction opère un changement de cap. La faute de comportement du conducteur victime est dorénavant sanctionnée systématiquement sur le fondement de l'article 4 de la loi Badinter et ce même si la preuve d'une relation de causalité entre cette faute, en l'espèce l'alcoolémie, et la collision n'est pas rapportée en raison des circonstances indéterminées de l'accident⁸⁶¹. Cette faute est alors qualifiée de péremptoire dès lors qu'il existe à son encontre une présomption de causalité quasi-irréfragable dans la réalisation du

⁸⁵⁸ RIDEL X., *art.cit.*, étude 3, n° 4.

⁸⁵⁹ Ces fautes ne sont pas sanctionnées systématiquement. Il doit être démontré leur rôle causal dans la réalisation du dommage. V. à titre d'illustration : Cass. crim., 27 nov. 2007, n° 07-81.585 : *Bull. crim.*, n° 293 : « *ayant déduit des circonstances de l'accident l'absence de lien de causalité entre le défaut de permis de conduire du conducteur victime et la réalisation de son dommage, la Cour d'appel qui refuse de limiter ou d'exclure son droit à indemnisation fait l'exacte application de l'art. 4 de la loi du 5 juill. 1985* », *JCP* 2008, II, 10022, note BAKOUCHE D.

⁸⁶⁰ Cass. 2° civ., 27 sept. 2001, n° 99-21.377, *Inédit* : « (...) le taux d'alcoolémie de la victime n'avait, en l'espèce, joué aucun rôle causal dans la survenance de l'accident, l'automobiliste qui suivait la voiture de M.A n'ayant rien relevé d'anormal dans la marche de ce véhicule ».

⁸⁶¹ Cass. 2° civ., 4 juill. 2002, n° 00-12.529 : *Bull. civ.* II, n° 151, *D.* 2003, somm. p. 859 : « *la victime qui conduisait malgré un taux d'alcoolémie supérieur au taux légalement autorisé, avait commis une faute en relation avec son dommage de nature à limiter ou exclure son droit à indemnisation* », *RCA* 2002, comm. 330, note GROUDEL H. ; *RTD civ.* 2002, p. 829, obs. JOURDAIN P. ; *D.* 2003, somm. p. 859, GROUDEL H.

dommage⁸⁶². La Cour de cassation déclare *ipso facto* le caractère autonome et dissociable de la faute de comportement par rapport à la faute de conduite. Le « *truchement de la caractérisation d'une faute de conduite consécutive à l'état anormal [alcoolisé ou drogué] de la victime conductrice* »⁸⁶³ n'est plus nécessaire. Jusqu'en 2007, une série de décisions corroboraient cette velléité des juges d'affirmer qu'une seule faute de comportement suffisait à réduire ou à priver la victime conductrice de son droit à indemnisation et ce même en l'absence d'une relation causale avec la survenance de la collision accidentelle⁸⁶⁴. L'automaticité de la privation d'indemnisation avait pour effet de reconnaître à l'encontre de la victime conductrice une sorte de théorie de la déchéance, dès lors que sa faute péremptoire commise jouait à coup sûr comme motif de déchéance de son droit⁸⁶⁵. Mais les juges procédèrent de nouveau à un revirement de jurisprudence en 2007 à ce sujet.

Par deux arrêts d'Assemblée plénière, la Cour de cassation soutient désormais qu'en « *l'absence de lien de causalité entre l'état d'alcoolémie du conducteur victime [caractérisée de faute de comportement à l'article R.234-1 du Code de la route] et la réalisation de son dommage, la Cour d'appel a refusé, à bon droit, de limiter ou d'exclure l'indemnisation des ayants-droit de la victime* » et *ipso facto* « (...) *de limiter ou d'exclure le droit de la victime à indemnisation intégrale, [elle a donc fait] l'exacte application de l'article 4 de la loi du 5 Juillet 1985* »⁸⁶⁶. La Haute juridiction retient dorénavant une logique causaliste de la faute dans l'accident de la circulation : « *la faute doit être causale, même s'il s'agit d'une faute de comportement, et la causalité ne peut être présumée* »⁸⁶⁷. Dès lors, afin que cette faute de comportement influe sur la mesure de l'indemnisation à laquelle a droit le conducteur victime, il doit être établi de manière directe et certaine sa relation causale avec la réalisation de son dommage imputable à l'accident dont le conducteur est totalement ou partiellement à l'origine. Autrement dit, si la victime conductrice commet une faute de comportement mais qui est indifférente à la réalisation de son dommage corporel, celle-ci ne peut désormais lui être

⁸⁶² En ce sens : **RIDEL X.**, *art.cit.*, étude 3, n° 7 ; note JOURDAIN P., sous Cass. Ass., plén., 6 avr. 2007, n° 05-15.950 : *Bull. A.P.*, n° 5, et n° 05-81.350 : *Bull. A.P.*, n° 6, *JCP G* 2007, II, 10078.

⁸⁶³ **LEDUC F.**, « Le cœur et la raison en droit des accidents de la circulation », *art.cit.*, dossier 4, spéc. p. 21.

⁸⁶⁴ V. à titre d'illustrations : Cass. 2° civ., 10 mars 2004, n° 02-19.841 : *Bull. civ. II*, n° 96, *RCA* 2004, comm. 180, note GROUDEL H. ; Cass. 2° civ., 13 oct. 2005, n° 04-17.428 : *Bull. civ. II*, n° 246 ; *RGDA* 2006, p. 104, note LANDEL J. ; *D.* 2006, somm., p. 425, GROUDEL H. V. en plus : **CORNUT E.** « La faute péremptoire du conducteur victime », *D.* 2006, p. 425.

⁸⁶⁵ En ce sens : **RIDEL X.**, *art.cit.*, étude 3, n° 2.

⁸⁶⁶ Cass. Ass., plén., 6 avr. 2007, n° 05-15.950 : *Bull. A.P.*, n° 5, et n° 05-81.350 : *Bull. A.P.*, n° 6, *JCP* 2007, II, 10078, note JOURDAIN P. ; *RGDA* 2007, p. 613, note LANDEL J. ; *D.* 2007, p. 1839, note GROUDEL H.

⁸⁶⁷ Cass. Ass., plén., 6 avr. 2007, n° 05-15.950 : *Bull. A.P.*, n° 5, et n° 05-81.350 : *Bull. A.P.*, n° 6, *JCP* 2007, II, 10078, note JOURDAIN P. ; *RGDA* 2007, p. 613, note LANDEL J. ; *D.* 2007, p. 1839, note GROUDEL H.

opposée. À défaut de preuve de ce lien causal, l'indemnisation de la lésion de son intégrité physique devra donc être irréductible.

176. Appréciation de la logique causaliste de l'article 4. Cette exigence prétorienne de l'exigence de l'origine causale de la faute dans la réalisation du dommage corporel de la victime conductrice demeure *a priori* en contradiction avec la lettre et l'esprit de l'article 4 de la loi Badinter. Cette disposition repose avant tout sur une logique de peine privée au stade de la détermination des conséquences de la faute sur l'étendue de la privation d'indemnisation. À cet égard, compte tenu de cette logique, « dite aussi principe de personnalité des peines »⁸⁶⁸, toute faute de conduite et de comportement devrait de plein droit être opposable à la victime conductrice afin de limiter ou d'exclure le droit à indemnisation de son dommage corporel. Pourtant, la jurisprudence en a décidé autrement en optant pour une conception stricte de la faute causale du conducteur victime. L'interprétation jurisprudentielle de cet article selon une logique causaliste au stade de l'opposabilité de la faute est à saluer. Si d'aucuns affirment que la causalité ne devrait plus avoir de rôle à jouer dans le mécanisme d'indemnisation issu de la loi de 1985⁸⁶⁹, celle-ci n'est pourtant aucunement absente du dispositif. Cela se vérifie notamment au regard de la condition d'imputabilité du dommage à l'accident pour que naisse le droit à indemnisation, et surtout au regard de l'exigence d'une faute inexcusable « cause exclusive de l'accident » pour exclure le droit des victimes non-conductrices.

Ce choix est en réalité partiellement critiquable. À l'instar de l'esprit de la loi Badinter souhaitant amoindrir le contentieux routier, la lettre de la loi favorise cependant ou du moins freine cette volonté de désempiler la Cour de cassation de ce contentieux dès lors qu'il revient aux juges d'apprécier la faute à l'origine causale du dommage corporel subi par la victime-conductrice⁸⁷⁰. Néanmoins, en optant pour cette logique causaliste, ce qui est d'ores et déjà le cas en ce qui concerne la logique de l'article 3 de la loi Badinter relative aux victimes non conductrices, les juges s'éloignent fortement de « l'orthodoxie technique »⁸⁷¹ de la règle issue de l'article 4 et de sa logique de peine privée qui est trop rigoureuse pour les victimes. Il se pourrait que les juges manifestent d'ailleurs, par cette position de principe, leur volonté de « ne

⁸⁶⁸ BRUN PH., « Observations sommaires sur la faute du conducteur victime dans la loi du 5 juillet 1985 », in *Responsabilité civile et assurances, Études offertes à Hubert Groutel*, 2006, LexisNexis, Litec, pp. 65-78, spéc. p. 69.

⁸⁶⁹ V. entre autres : GROUDEL H., « Faute du conducteur victime », *RCA* 1997, chr. 22 ; RIDEL X., *art.cit.*, étude 13.

⁸⁷⁰ V. à ce propos : BRUN PH., « Observations sommaires sur la faute du conducteur victime dans la loi du 5 juillet 1985 », *art.cit.*, spéc p. 69.

⁸⁷¹ LEDUC F., « Le cœur et la raison en droit des accidents de la circulation », *art.cit.*, spéc. p. 22.

pas accroître davantage le fossé creusé par le législateur entre les victimes conductrices et celles qui ne le sont pas »⁸⁷². Sur ce point, la politique de la Haute cour d'introduire le critère de la causalité au stade des conditions de réparation et plus précisément de l'opposabilité de la faute ne paraît donc pas blâmable. Elle s'inscrit au contraire nettement dans le mouvement d'harmonisation souhaitée de l'indemnisation des victimes conductrices, tel qu'issu de nombreux projets du droit de la responsabilité civile.

177. Une appréciation contraire à l'objectif de sécurité routière. Ce qui est en revanche plus critiquable, c'est la contradiction existante avec la préoccupation majeure de sécurité routière des usagers. Les arrêts de 2007 abandonnent en effet la jurisprudence antérieure ayant vocation à servir d'instrument de lutte contre les violences routières et les comportements dangereux⁸⁷³. Or, le risque d'être responsable d'un accident mortel est effectivement multiplié approximativement par 20 chez les conducteurs alcoolisés et par 17 chez les conducteurs sous l'emprise de stupéfiants⁸⁷⁴. Cette faute comportementale n'est donc pas négligeable quant à la proportion de l'aggravation du risque d'accidents corporels de la circulation et *ipso facto* de dommage corporel survenu. En 2019, par exemple, au moins 5 821 accidents corporels impliquent un conducteur alcoolisé, soit 15% de l'ensemble des accidents dont l'alcoolémie est connue⁸⁷⁵. Parmi ces accidents, 5 887 conducteurs victimes étaient alcoolisés lors de l'implication de leur véhicule dans l'accident. Parmi ceux-ci, 549 ont perdu la vie et 3 651 ont été blessés. La même année, 2 589 étaient des conducteurs contrôlés positifs aux stupéfiants impliqués dans des accidents corporels. Parmi eux, 308 ont perdu la vie en qualité de victime conductrice sous l'emprise de stupéfiants, et 1722 ont été blessées dans l'accident. Bien que l'alcool et les stupéfiants n'intègrent cependant pas statistiquement les infractions principalement commises par le conducteur, car représentant réciproquement 9 et 4 % d'entre elles⁸⁷⁶, ces chiffres n'en sont pas moins révélateurs de ce fléau comportemental. Aussi, en admettant que ces facteurs comportementaux ne sont pas systématiquement opposables au conducteur victime responsable, la Haute cour affirme en fin de compte que la gravité de ces fautes, qualifiées auparavant de péremptoires, n'a pas à être automatiquement

⁸⁷² *Ibid.*, spéc. p. 23.

⁸⁷³ En ce sens : **JOURDAIN P.**, « Faute de la victime conductrice : l'Assemblée plénière maintient l'exigence de causalité », *RTD civ.* 2007, p. 789.

⁸⁷⁴ **MARTIN L., GADEGBEKEU B., WU D., VIALON V., LAUMON B.**, *Actualisation des principaux résultats de l'étude SAM – Stupéfiants et Accidents Mortels (ActuSAM)*, IFSTTAR, Université Claude Bernard Lyon 1, 39 p., spéc. p. 19 : <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etudes-et-recherches/risques-comportementaux/alcool-stupefiants/resultats-de-l-etude-2016-«-stupefiants-et-accidents-mortels-»-actusam>.

⁸⁷⁵ **ONISR**, *La sécurité routière en France*, Bilan de l'accidentalité routière de l'année 2019, 201 p., spéc. p. 108.

⁸⁷⁶ **ONISR**, *La sécurité routière en France*, Bilan de l'accidentalité routière de l'année 2019, 201 p., spéc. p. 106.

répréhensible. Bien que cette jurisprudence soit critiquable, « *cette solution, conforme à l'article 4, témoigne de la volonté de l'Assemblée plénière de se déterminer en fonction de considérations strictement juridiques, sans se laisser influencer par la réprobation de la société au sujet de la conduite en état d'ébriété* »⁸⁷⁷. Si l'abandon de la théorie de la déchéance par la Cour de cassation en 2007⁸⁷⁸ ne supprime pas totalement l'idée de punition à l'encontre du conducteur victime⁸⁷⁹, cette juridiction approuve toutefois que cette victime bénéficie d'une indemnisation irréductible de son atteinte corporelle lorsque l'exigence de causalité comme condition de mise œuvre de la mesure de la sanction du conducteur fait défaut. Cette règle prétorienne a d'ailleurs été réaffirmée concernant diverses fautes de comportement retenues dans d'autres arrêts, au titre desquelles le conducteur victime a pu par exemple prétendre à une réparation irréductible de son atteinte corporelle subie alors même qu'il circulait sans permis de conduire⁸⁸⁰.

178. L'absence de lien causal établi. Le contrôle de l'exactitude matérielle des faits est primordial. Si le procès-verbal d'enquête ne décrit pas les circonstances de l'accident à travers la constatation d'autorités de police ou de gendarmerie présentes sur les lieux de l'accident, de dépositions, de déclarations de témoins, de croquis ou encore de photographies, les circonstances exactes de l'accident demeurent alors indéterminées⁸⁸¹. Cette indétermination profite alors à la victime conductrice qui peut dès lors réclamer une indemnisation irréductible de son dommage corporel.

⁸⁷⁷ GALLMEISTER I., « La conduite en état d'ébriété n'est pas nécessairement une faute en relation avec le dommage », *D.* 2007, p. 1199.

⁸⁷⁸ V. sur ce point : GROUDEL H., « Conducteur victime : la théorie de la déchéance jetée aux oubliettes », *D.* 2007, p. 1839.

⁸⁷⁹ Note JOURDAIN P., *JCP G* 2007, II, 10078 : « dans un système d'indemnisation tel que celui créé par la loi de 1985, la privation d'indemnité de la victime ne se justifie que par une volonté de répression des comportements fautifs ».

⁸⁸⁰ Cass. 2^e civ., 23 mai 2002, n° 00-17.078, *Inédit* : « (...) la contravention commise par M. X..., sans lien de causalité avec son propre dommage, ne faisait pas obstacle à son indemnisation intégrale ». Cette décision est à analyser avec précaution car la Cour de cassation énonce en réalité dans son rapport annuel de 2003 l'inverse de ce qu'elle affirme dans l'arrêt : « le seul fait qu'un conducteur de cyclomoteur circule sans être titulaire du brevet scolaire de sécurité routière l'autorisant à conduire ce type d'engin à partir de l'âge de 14 ans, constitue une faute ayant concouru à la réalisation de son dommage », in Rapp. Annuel de la Cour de cassation, *L'égalité*, La documentation Française, 634 p., spéc. p. 409 ; Cass. crim., 27 nov. 2007, n° 07-81.585 : *Bull. crim.*, 2007, n° 293 : « (...) la Cour d'appel, qui a déduit de l'examen des circonstances de l'accident l'absence de lien de causalité entre le défaut de permis de conduire imputable au conducteur victime et la réalisation des dommages subis par celui-ci, a fait l'exacte application de l'article 4 de la loi du 5 juillet 1985 », *JCP* 2008, II, 10022, note BAKOUCHE D. ; *RGDA* 2008, p. 95, note LANDEL J. V. sur le défaut de permis de conduire constitutif d'une faute de comportement : RIDEL X., *art.cit.* étude 3, n° 2.

⁸⁸¹ V. à titre d'illustration, le procès-verbal écarté des débats en raison de son caractère sommaire : Cass. 2^e civ., 14 juin 2007, n° 06-15.620, *Inédit*.

Par exemple, dans l'hypothèse accidentelle où la cause de la collision demeure inconnue, il demeure difficile d'établir à l'encontre de la victime conductrice une faute en relation causale avec son propre dommage subi⁸⁸². À titre d'illustration, ont été intégralement indemnisés de leurs lésions corporelles, les conducteurs respectifs des deux véhicules entrés en collision frontale ainsi que leur ayants-droit, dès lors qu'il n'avait pu être établi à leur encontre une faute en relation avec leur dommage corporel subi en raison de l'inexactitude des circonstances de l'accident survenu⁸⁸³. La situation est la même qu'avant l'adoption de la loi Badinter à une nuance près. La victime conductrice ne peut ni se voir opposer la force majeure ni le fait d'un tiers⁸⁸⁴. La loi consent donc un avantage certain au profit du conducteur-victime placé dans cette hypothèse accidentelle. En droit positif, il semble que ce soit l'unique cas qui profite encore à la victime conductrice. Auparavant demeurait une hypothèse spécifique qui mérite sans doute approfondissement.

179. L'ancienne abstraction du lien causal établi. La règle de l'opposabilité de la faute au conducteur victime ne jouait pas non plus avant la consécration du principe de la dualité des fautes civiles et pénales, consacré par la loi Fauchon le 10 juillet 2000⁸⁸⁵. Le prévenu relaxé au pénal du chef de blessures involontaires du fait d'un accident de la circulation au motif qu'aucune faute n'avait été prouvée ne pouvait corrélativement être considéré comme responsable civilement dudit accident. Et ce, même s'il avait pu être potentiellement prouvé à son encontre une faute civile⁸⁸⁶. L'autorité de la chose jugée au pénal faisait obligatoirement abstraction de toute possibilité d'invoquer et, *ipso facto*, d'opposer au conducteur victime la commission de sa faute⁸⁸⁷. Cette règle était finalement très favorable au conducteur victime. Dans ce cas précis, il demeurait alors indemnisé totalement de son dommage corporel en raison

⁸⁸² Solution identique à celle retenue auparavant en droit de la responsabilité délictuelle sur le fondement de l'article 1242 du C. civ.

⁸⁸³ Cass. 2^e civ., 24 juin 1987, n° 86-11.851 : *Bull. civ. II*, n° 136 : « (...) les circonstances exactes dans lesquelles les deux véhicules s'étaient accrochés étant demeurées inconnues, la preuve n'était pas rapportée que le conducteur du véhicule eût commis une faute (...), M. Y devait indemniser entièrement M. Z..., propriétaire du véhicule » ; Cass. 2^e civ., 9 déc. 1992, n° 91-11.409 : *Bull. civ. II*, n° 300, *RCA* 1993, n° 83 ; Cass. 2^e civ., 8 nov. 2007, n° 06-16.148, *Inédit*, *RGDA* 2008, p. 92, note LANDEL J.

⁸⁸⁴ Conformément à l'art. 2 de la loi n° 85-677 du 5 juill. 1985. V. *Supra* n° 148.

⁸⁸⁵ Art. 2 de la loi n° 2000-647 du 10 juillet 2000 tendant à préciser la définition des délits non intentionnels, *JORF* n° 159 du 11 juill. 2000, modifiant l'article 4-1 CPP : « l'absence de faute pénale non intentionnelle au sens de l'article 121-3 du code pénal ne fait pas obstacle à l'exercice d'une action devant les juridictions civiles afin d'obtenir la réparation d'un dommage (...) ».

⁸⁸⁶ En ce sens : Cass. 2^e civ., 3 mars 1993, n° 91-19.193 : *Bull. civ. II*, n° 81 : « mais attendu que la relaxe du chef de blessures involontaires implique nécessairement l'inexistence d'une faute de conduite à la charge du prévenu » ; Cass. 2^e civ., 19 févr. 1997 : *Bull. civ. II*, n° 99 : *RCA* 1997, comm. 160.

⁸⁸⁷ Cass. 2^e civ., 25 mars 1998, n° 95-21.513 : *Bull. civ. II*, n° 99 : « dès lors que le coauteur d'un accident de la circulation a été relaxé par une décision devenue irrévocable, aucune faute ne peut lui être imputée (...) ».

de la règle de l'inopposabilité de la faute civile commise après avoir été relaxé au pénal. Dorénavant, telle n'est plus la règle retenue. Dès lors que les faits en cause sont identiques, la relaxe au pénal d'un conducteur n'est plus un obstacle à l'opposition d'une faute civile non intentionnelle à son encontre pour mesurer l'étendue de la privation d'indemnisation que pourrait lui offrir la loi Badinter en sa qualité de victime-conductrice⁸⁸⁸. Bien que la suppression du principe prétorien de l'unité des fautes pénale et civile permet de préserver le droit à réparation des victimes, le principe de dualité ne laisse plus la possibilité au conducteur de se libérer de sa faute.

180. Bilan du paragraphe premier. En définitive, le constat préalable de la nature de la faute à l'origine de la réalisation du dommage corporel imputable à l'accident corporel de la circulation s'est révélé essentiel. Peu importe désormais le degré de gravité de la faute commise, l'évolution jurisprudentielle démontre qu'une fois celle-ci établie, c'est son rôle causal dans la production du dommage et non dans celui de l'accident qui prévaut. La fonction répressive de la responsabilité civile du conducteur à la fois auteur et victime est alors, sur ce point, quelque peu atténuée puisque ce dernier n'appréhende pas le fait de voir son droit à indemnisation automatiquement limité ou exclu du fait de la commission d'une faute qui ne serait pas à l'origine de son dommage. En l'absence de l'existence avérée de cette relation causale exigée, la réparation de son dommage corporel sera par conséquent irréductible, laissant ainsi la règle de l'opposabilité de la faute affirmée à l'article 4 de la loi de 1984 sans effet. À l'inverse, si le rôle causal de la faute commise par le conducteur dans la production de son propre dommage corporel subi est établi, sa faute lui sera opposée en sa qualité de victime et son indemnisation sera alors réductrice. Force est dès lors de constater que la preuve du rôle causal de la faute dans l'atteinte corporelle est une exigence préalable indispensable afin que puisse se mesurer le *quantum* de la réparation due à la victime conductrice.

⁸⁸⁸ En ce sens : Cass. 2^e civ., 20 juin 2002, n° 00-21.414 : *Bull. civ.* II, n° 137 : « (...) c'est sans méconnaître l'autorité de la relaxe au pénal du chef de défaut de maîtrise de sa vitesse que la Cour d'appel retient la faute du conducteur pour avoir circulé dans la voie de circulation inverse à la sienne, estimant souverainement que cette faute avait pour effet d'exclure son droit à indemnisation », *JCP* 2003, I, 152, obs. VINEY G. V. aussi sur l'absence d'une faute établie au civil après une relaxe au pénal : Cass. 2^e civ., 15 sept. 2011, n° 10-23.226, *Inédit*, *LEDA* nov. 2011, n° 164, p. 4, note ABRAVANEL-JOLLY S.

§ 2. L'étendue de la privation du droit à indemnisation

181. L'incidence calculée de la faute. Dès lors qu'il est rapporté la preuve d'une faute de la victime conductrice en relation causale avec son dommage corporel survenu, l'incidence de celle-ci sur l'étendue de la privation de son droit à indemnisation relève du pouvoir souverain des juges du fond sous la réserve d'un léger contrôle du lien de causalité par la Cour de cassation. La victime conductrice ne pourra effectivement qu'être indemnisée partiellement, à proportion de la part causale de sa faute dans la réalisation de son dommage ou à l'inverse, en être totalement privée, sur la base d'un pourcentage déterminé relevant du domaine du pouvoir souverain d'appréciation des juges du fond. L'existence d'une faute à l'encontre de cette victime étant très souvent avérée, l'octroi d'une indemnisation irréductible n'en sera dès lors que souverainement paralysée (A). Il existe néanmoins des possibilités d'indemnisation offertes à la victime conductrice (B).

A. L'octroi d'une indemnisation irréductible souverainement paralysée

182. L'appréciation évolutive de la faute. Au regard de l'imprécision de la règle issue de l'article 4 de la loi de 1985, les juges ont nécessairement fait œuvre créatrice de droit quant à l'appréciation de l'incidence de la faute de la victime conductrice sur l'étendue de la privation de l'indemnisation à laquelle elle a le droit, spécialement lorsque plusieurs conducteurs victimes sont impliqués dans un accident de la circulation. Pour cela, l'appréciation *in abstracto* de la faute de conduite et de comportement du conducteur victime s'est ainsi trouvée au cœur d'une évolution jurisprudentielle certaine.

183. L'abandon du critère de la cause exclusive du dommage pour exclure l'indemnisation de la victime conductrice. La Haute juridiction a d'abord interprété l'article 4 de la loi à l'aune de l'article 3. L'exclusion du droit à réparation de la victime conductrice reposait sur le critère de la faute cause exclusive de son dommage corporel⁸⁸⁹. Les difficultés d'interprétation de la notion de cause exclusive ont ensuite amené les hauts magistrats à exiger, à l'image de la règle du droit commun, que l'exclusion de l'indemnisation de cette victime ne se justifie qu'à l'aune de la preuve de la faute devant revêtir les caractères de la force majeure

⁸⁸⁹ Cass. 2^e civ., 5 déc. 1985, n° 84-15.477 : *Bull. civ.* II, n° 190 : « attendu que pour exclure l'indemnisation des dommages subis [par le conducteur du véhicule terrestre à moteur], l'arrêt, (...), retient que la victime avait commis des fautes qui avaient été les causes uniques du dommage » ; Cass. 2^e civ. 14 janv. 1987, n° 85-16.488 : *Bull. civ.* II, n° 1, *JCP* 1987, II, 20768, note CHABAS F.

pour retenir la cause exclusive⁸⁹⁰. Cette première interprétation était à l'évidence contraire à la règle issue de l'article 2 de la loi Badinter affirmant notamment que la force majeure n'est pas opposable aux victimes.

Dès lors, la Cour de cassation a fini par prendre en considération le comportement du défendeur et affirme dans le même temps que si ce dernier a commis une faute, celle commise par la victime conductrice ne peut être considérée comme la seule cause de son dommage corporel. Cette seconde interprétation ajoute ainsi à l'article 4 de la loi Badinter une nouvelle condition d'opposabilité de la faute à la victime conductrice. L'effet partiellement exonératoire de la faute était subordonné à la preuve d'une faute commise par le conducteur adverse rapportée par la victime conductrice fautive. À l'inverse, l'indemnisation de la victime conductrice était exclue à partir du moment où il n'était établi aucune faute à l'encontre du défendeur⁸⁹¹. En cela, le critère justifiant de l'exclusion totale ou partielle du droit à réparation de la victime conductrice était donc visiblement devenu l'analyse du comportement fautif du conducteur adverse.

Qui plus est, en choisissant d'interpréter de la sorte un tel critère de mesure, la Cour de cassation subordonnait concomitamment l'action de la victime fautive à la preuve que le défendeur avait commis une faute à l'origine de l'accident⁸⁹². Ce qui demeurait un inconvénient manifeste car cela « *marquait le retour en force de la faute dans un système d'indemnisation qui se veut pourtant objectif, en exigeant de la victime qu'elle prouve soit une faute du défendeur, soit n'avoir elle-même commis aucune faute* »⁸⁹³. Qui plus est, cette décision confirmait « *que les victimes conductrices sont bien les "laissées pour compte" de la loi et accentuait encore la défaveur du législateur à leur égard* »⁸⁹⁴. Sous la pression doctrinale, la Cour de cassation a alors modifié sa jurisprudence.

⁸⁹⁰ Cass. 2^e civ., 27 mai 1988, n° 86-18.663 : *Bull. civ. II*, n° 119.

⁸⁹¹ Cass. 2^e civ., 11 oct. 1989, n° 88-15.044 : *Bull. civ. II*, n° 160 ; Cass. 2^e civ., 9 déc. 1992, n° 91-13.932 : *Bull. civ. II*, n° 301, *JCP* 1993, I, 3364, obs. VINEY G. ; Cass. 2^e civ., 17 févr. 1993, n° 89-11.859 : *Bull. civ. II*, n° 63, *RTD civ.* 1993, p. 600, obs. JOURDAIN P.

⁸⁹² Cass. 2^e civ., 24 nov. 1993, n° 92-12.350 : *Bull. civ. II*, n° 334 : « *le conducteur d'un véhicule terrestre à moteur impliqué dans un accident de la circulation, qui a commis une faute, n'a pas d'action contre un conducteur qui n'a pas commis de faute* », *RTD civ.* 1994, p. 367, obs. JOURDAIN P. ; Cass. 2^e civ., 2 nov. 1994, n° 92-20.993 : *Bull. civ. II*, n° 209 : « *il résulte de l'article 4 de la loi du 5 juillet 1985 qu'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 fautif* », *JCP* 1995, I, 3853, obs., VINEY G.

⁸⁹³ VINEY G., JOURDAIN P. (dir. GHESTIN J.), *Traité de droit civil. Les conditions de la responsabilité, op.cit.*, spéc. n° 1029.

⁸⁹⁴ *Ibid.*

Le sort jusqu'alors peu enviable du conducteur victime fut d'abord rétabli par la Chambre criminelle dans un arrêt du 22 mai 1996⁸⁹⁵. En vertu de l'article 4 de la loi Badinter, il est alors affirmé que « *chaque conducteur, même non fautif, est tenu d'indemniser l'autre sauf limitation ou exclusion de cette indemnisation par suite de la faute commise par ce dernier* ». De plus, « *une telle faute, qui ne s'apprécie qu'en la personne du conducteur auquel on l'oppose, ne revêt un caractère exclusif que lorsqu'elle est la seule cause de son dommage (...)* »⁸⁹⁶. Autrement dit, le comportement du conducteur défendeur n'a plus à être examiné. Il n'y a plus lieu de comparer les comportements respectifs de chaque conducteur afin d'en déduire que la victime conductrice n'a droit à réparation qu'en l'absence d'une faute du conducteur défendeur. En procédant par revirement dans un arrêt du 28 mars 1997⁸⁹⁷, la chambre mixte se rallie à la position de la chambre criminelle, laquelle est d'ailleurs ultérieurement suivie par la deuxième Chambre civile⁸⁹⁸. Dès lors, est ainsi opéré un changement de méthode d'évaluation de l'incidence de la faute dans la mesure de la privation de l'indemnisation de la victime conductrice. Cela participe *in fine* de l'abandon du critère de la cause exclusive de la faute dans le dommage.

184. L'adoption implicite du critère de la gravité de la faute imposée pour mesurer l'indemnisation de la victime conductrice. En l'absence d'un critère déterminé permettant d'exclure le droit à indemnisation de la victime conductrice, l'incidence de la faute commise par la victime conductrice sur l'étendue de la privation de son droit à réparation relève depuis 1997 de l'appréciation souveraine des juges du fond. Dans cet exercice qui leur est octroyé par la Cour de cassation, ces derniers doivent respecter une directive qui est celle de mesurer l'incidence de la faute de cette victime sur son droit à indemnisation en faisant abstraction du comportement du conducteur adverse. De la sorte, la faute de la victime conductrice, serait-elle la cause exclusive, peut n'engendrer qu'une limitation d'indemnisation. Inversement, ne serait-elle pas la cause exclusive, qu'elle peut être sanctionnée par une privation totale de l'indemnisation. C'est en ce sens qu'un auteur affirme que la faute de la

⁸⁹⁵ Cass. crim., 22 mai 1996, n° 94-85.607 : *Bull. crim.*, n° 211, *D.* 1997, p. 138. V. GROUDEL H. : « Le conducteur victime rétabli dans ses droits », *D.* 1997, p. 18.

⁸⁹⁶ Cass. crim., 22 mai 1996, n° 94-85.607 : *Bull. crim.*, n° 211, *D.* 1997, p. 138.

⁸⁹⁷ Cass. Ch. Mixte, 28 mars 1997, n° 93-11.078 : *Bull. Ch. M.*, n° 1, *RTD civ.* 1997, p. 681, obs. JOURDAIN P. ; *JCP G* 1997, I, 4025, obs. VINEY G. ; *D.* 1997, p. 503, note GROUDEL H. ; *D.* 1997, somm. p. 291, obs. MAZEAUD D. ; *Gaz. pal.* 1997, obs. CHABAS F.

⁸⁹⁸ V. par ex : Cass. 2^e civ., 6 mai 1997, n° 95-14.996, n° 95-15.483 : *Bull. civ.* II, n° 126 et 127, *D.* 1997, p. 503, note GROUDEL H. Dans le même sens : Cass. crim., 2 juin 2004, n° 03-85.811 : *Bull. crim.*, n° 142.

victime conductrice joue comme un motif de déchéance de son droit à indemnisation⁸⁹⁹. À dire vrai, la règle implicitement affirmée de l'appréciation unilatérale de la faute « *s'inscrit ouvertement dans une logique de peine civile* »⁹⁰⁰ dans la mesure où « *le regard ne se porte plus, comme en droit commun, sur l'influence des comportements sur le dommage, mais se focalise [indirectement] sur la gravité de la faute du conducteur victime* »⁹⁰¹ et sur « *le degré de réprobation qu'elle inspire au regard de la morale routière* »⁹⁰². La déchéance serait alors une sanction basée sur la gravité de la faute du conducteur victime et non sur son origine causale⁹⁰³. Dans l'hypothèse où plusieurs conducteurs sont fautifs, les juges établissent le plus souvent un partage de responsabilité au *prorata* de la gravité des fautes commises par chacun d'eux⁹⁰⁴. À l'inverse, si un seul conducteur est fautif lors de l'évènement accidentel survenu impliquant plusieurs véhicules, les juges du fond apprécient souverainement l'étendue de la privation de son droit à indemnisation. La faute pourra alors tantôt jouer un rôle minoré dans le *quantum* de la réparation, autrement dit réduire uniquement l'indemnisation lorsqu'il sera en général souverainement relevé que le conducteur aura lui-même commis une faute⁹⁰⁵, tantôt jouer un rôle majoré, c'est-à-dire privative d'indemnisation lorsque sera signalée l'absence de faute du conducteur adverse⁹⁰⁶. Le problème étant qu'une même faute peut être appréciée différemment, participant d'une incidence variable de cette même faute commise par la victime conductrice d'une espèce à une autre⁹⁰⁷. La peine privée édictée à l'article 4 de la loi du 5 juillet

⁸⁹⁹ En ce sens : **GROUDEL H.**, « Comment traiter le dommage causé à soi-même ? Point de vue privatiste », *art.cit.*, spéc. p. 5. V. aussi : **MAZEAUD D., PIERRE PH.**, « Le régime d'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation », *Lamy Droit de la responsabilité civile*, avril 2013, étude 311, spéc. n° 311-82.

⁹⁰⁰ **LEDUC F.**, « La sanction de la faute du conducteur victime en question », *art.cit.*, spéc. n° 6.

⁹⁰¹ **DUMERY A.**, *La faute de la victime en droit de la responsabilité civile*, 2011, L'Harmattan, « Droit, Société et Risque », 501 p., spéc. p. 226, n° 515.

⁹⁰² **GROUDEL H.**, « Les vingt ans de la loi du 5 juillet 1985 : quand les Cours d'appel gâchent la fête », *RCA* 2005, étude 13.

⁹⁰³ **GROUDEL H.**, note sous Cass. 2^e civ., 4 juill. et 11 juill. 2002, *D.* 2003, p. 859.

⁹⁰⁴ Cass. Civ 2^e, 13 nov. 1991 n° 90-16.96 ; Cass. 2^e civ., 20 juin 2002, n° 00-20.996 : *Bull. civ.* II, n° 136 : *D.* 2002 IR 2173 ; *Dr. et patr.* 2/2003. 106, obs. CHABAS F.

⁹⁰⁵ V. par ex : sur l'indemnisation réduite d'un cyclomotoriste n'ayant pas emprunter la piste cyclable : Cass. 2^e civ., 15 avr. 1999, n° 97-15.481, *Inédit* ; ou le fait de conduire sous un état alcoolique : Cass. crim., 6 juin 2000, n° 99-83.294, *Inédit*.

⁹⁰⁶ V. par ex : sur l'indemnisation exclue d'un conducteur dont le véhicule s'est déporté à gauche dans le couloir de circulation inverse : Cass. 2^e civ., 13 juill. 2000, n° 99-11.122, *Inédit* ; Cass. 2^e civ., 29 juin 2000, n° 98-21.702, *Inédit*. *Adde* : Cass. 2^e civ., 15. nov. 2001, n° 99-19.459 : *Bull. civ.* II, n° 164. En l'espèce, l'indemnisation de la victime conductrice a été exclue pour le non-respect d'un feu orange ; Cass. 2^e civ., 22 janv. 2004, n° 02-14.918 : *Bull. civ.* II, n° 11. Dans cet arrêt, la conducteur victime a été privé de son droit à indemnisation en raison de la vitesse excessive de son poids-lourd sur une autoroute encombrée.

⁹⁰⁷ À titre d'illustration, un refus de priorité peut soit limiter l'indemnisation : Cass. 2^e civ., 15 juin 2000, n° 98- 19.553, *Inédit*, soit l'exclure : Cass. 2^e civ., 20 avr. 2000, n° 98-17.793, *Inédit*. Un dépassement entrepris dans des conditions d'urgences peut soit limiter l'indemnisation : Cass. 2^e civ., 14 janv. 1999, n° 97-12.379, *Inédit* ; soit l'exclure : Cass. 2^e civ., 15 juin 2000, n° 98-17.833, *Inédit*. Un défaut de maîtrise du véhicule dû à une vitesse excessive peut soit limiter la réparation : Cass. 2^e civ., 20 janv. 2000, n° 98-16.739, *Inédit* ; soit l'exclure : Cass. 2^e civ., 14 janv. 1999, n° 97-12.379, *Inédit*. V. en plus : **LEDUC F.**, « Brèves remarques sur la sanction de la faute de la victime conductrice », *RCA* 2001, chr. 2.

1985, c'est-à-dire la sanction de la faute de la victime-conductrice est donc des plus imprévisibles. En outre, cette appréciation s'est d'ailleurs avérée particulièrement sévère lorsqu'il était encore possible aux juges d'opposer systématiquement au conducteur victime sa faute de comportement. L'étendue de l'indemnisation à laquelle a droit cette victime sur le fondement de l'article 4 de la loi Badinter doit uniquement s'analyser eu égard à la gravité et à la réprobation sociale que sa faute inspire. Pourtant, cette appréciation unilatérale de la faute imposée aux juges du fond n'est pas toujours celle qu'ils appliquent.

185. L'application permissive de l'appréciation unilatérale de la faute. La position de la Cour de cassation adoptée en 1997 révèle un certain illogisme. Ladite Cour a décidé d'une part d'abandonner au pouvoir souverain la détermination de l'étendue de l'exonération de la faute de la victime conductrice, mais enjoint d'autre part aux juges du fond de ne pas considérer le comportement causal du défendeur dans cette détermination. La Haute juridiction impose donc une méthode d'un côté et une règle pour l'appliquer de l'autre. À défaut, les magistrats encourent le plus souvent la censure⁹⁰⁸. Le pouvoir souverain dévolu aux juges du fond ne l'est donc pas totalement. Au surplus d'un contrôle qu'elle se réverse sur la qualification des faits et l'existence de la faute, la Cour de cassation exerce encore finalement un certain contrôle dans l'appréciation de l'incidence de la faute. Aux dires d'un auteur, cette attitude « *recèle une contradiction intrinsèque. En effet, elle ne peut à la fois abandonner à l'appréciation souveraine des juges du fond l'étendue de l'exonération par la faute de la victime, et interdire à ces derniers de prendre en compte, à cet effet, le comportement causal du défendeur* »⁹⁰⁹. Cet illogisme conduit alors les magistrats à appliquer de manière permissive cette méthode. Leur hostilité quant à ce procédé d'évaluation, bien qu'amoindrie à l'heure actuelle⁹¹⁰, reste néanmoins assez visible. En effet, le *corpus* de décisions prises au fond et qui ont provoqué la censure des juges de la Haute cour dément encore de l'application unique de la

⁹⁰⁸ À titre d'illustrations : Cass. crim., 31 mai 2005, n° 04-86-231 : *Bull. crim.*, n° 164 : « (...) qu'en statuant ainsi, alors que la faute de la victime ayant contribué à la réalisation de son préjudice doit être appréciée en faisant abstraction du comportement de l'autre conducteur du véhicule impliqué dans l'accident, la Cour d'appel a méconnu les textes susvisés [art. 1 et 4 de la loi du 5 juillet 1985] et le principe ci-dessus rappelé ». Dans le même sens : Cass. crim., 13 juill. 2005, n° 04-12.629, *Inédit* ; Cass. crim., 30 juin 2005, n° 04-15.161, *Inédit*. V. à ce propos : **GROUDEL H.**, « Les vingt ans de la loi du 5 juillet 1985 : quand les Cours d'appel gâchent la fête », *art.cit.*, étude 13 ; Cass. 2^e civ., 12 juin 2014, n° 13-19.576, *Inédit*, *RCA* 2014, comm. 297, note GROUDEL H. ; Cass. crim., 16 févr. 2016, n° 15-80.705 : *Bull. crim.*, n° 47 ; Cass. crim., 21 nov. 2017, n° 16-86.072, *Inédit*, *RCA* 2018, comm. 39, note GROUDEL H.

⁹⁰⁹ **BACACHE-GIBEILI M.**, (dir. LARROUMET CH.), *op.cit.*, spéc. pp. 844 et 845, n° 704.

⁹¹⁰ Pour une illustration où la Cour de cassation approuve le fait qu'une Cour d'appel « *a pu décider, sans tenir compte du comportement du conducteur de l'autre véhicule impliqué, que le motocycliste victime avait commis des fautes ayant participé à la réalisation de son dommage (...)* » : Cass. 2^e civ., 13 sept. 2018, n° 17-22.427, *Inédit*, *RCA* 2018, comm. 299.

méthode d'appréciation « *unilatérale* » de la faute eu égard à sa gravité intrinsèque telle que prescrite par la Cour de cassation⁹¹¹.

Leur résistance oblige les juges de la Cour de cassation à censurer systématiquement leur décision lorsqu'ils méconnaissent ouvertement la méthode imposée pour exclure le droit à indemnisation du conducteur en considération de l'absence de faute commise par le conducteur défendeur⁹¹².

En revanche, dans l'hypothèse d'une limitation d'indemnisation, certaines Cours d'appel échappent à la sanction malgré l'ignorance de la règle jurisprudentielle à laquelle elles sont assujetties. Soit parce que la Cour se retranche derrière l'appréciation souveraine des juges du fond. Soit car il ne transparait pas clairement dans la décision la volonté des juges du fond d'apprécier le comportement fautif du conducteur adverse, lesquels se contentent indirectement de constater simplement l'existence d'une faute du conducteur défendeur.

En définitive, la persistance des juges du fond participe d'un droit à indemnisation des plus aléatoires pour la victime conductrice : « *les divergences de solutions sont si profondes qu'elles rendent aventureuse toute prévision relative aux conséquences de la faute du conducteur victime* »⁹¹³. Ce pouvoir souverain est, à n'en point douter, source d'un contentieux routier subsistant voire accru, mais surtout source certaine d'une différence de traitement entre les victimes conductrices. Cela est clairement dû aux divergences d'appréciation au sein même parfois d'une juridiction, voire entre les diverses juridictions, et enfin entre la voie judiciaire et extrajudiciaire.

La Cour de cassation en est-elle pour quelque chose dans le maintien de ce contentieux puisqu'elle se refuse de contrôler le choix opéré par les juges du fond entre la simple diminution et la complète suppression de l'indemnisation du conducteur victime. À cet égard, il serait particulièrement souhaitable que la gravité de la faute commise soit explicitement affirmée comme le critère de mesure du droit à indemnisation de cette victime.

⁹¹¹ Pour une illustration récente : Cass. 2^e civ., 12 déc. 2019, n° 18-17.657, *Inédit* ; Cass. 2^e civ., 21 nov. 2019, n° 18-20.751, *Inédit*, *BJA* n° 67, 2020, comm. 9 par CAYOL A.

⁹¹² Cass. crim., 31 mai 2005, n° 04-86.231 : *Bull. crim.* n° 164 : « (...) alors que la faute de la victime ayant contribué à la réalisation de son préjudice doit être appréciée en faisant abstraction du comportement de l'autre conducteur du véhicule impliqué dans l'accident, la Cour d'appel a méconnu (...) le principe ci-dessus rappelé ». V. en plus : GROUDEL H., « Les vingt ans de la loi du 5 juillet 1985 : quand les Cours d'appel gâchent la fête ! », *art.cit.*, étude 13 ; Cass. 2^e civ., 3 mars 2016, n° 15-14.285 : *Bull. civ.* II, n° 846 : « qu'en se déterminant ainsi, par une référence inopérante à la seule cause génératrice de l'accident, impliquant nécessairement qu'elle s'était fondée, pour exclure le droit à indemnisation de M. X..., sur le comportement du conducteur de l'autre véhicule impliqué, la Cour d'appel a violé le texte susvisé [article 4 de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985] » ; Cass. 2^e civ., 22 nov. 2012, n° 11-25.489 : *Bull. civ.* II, n° 190 : « viole l'article 4 de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 la Cour d'appel qui, excluant l'indemnisation d'un conducteur au motif que sa faute est seule génératrice de l'accident, s'est ainsi nécessairement fondée sur le comportement du conducteur de l'autre véhicule impliqué ».

⁹¹³ LEDUC F., « La sanction de la faute du conducteur victime en question », *art.cit.*, spéc. n° 12.

186. Le souhait d'une détermination explicite du critère de distinction reposant sur le degré de gravité de la faute. Comme l'affirme un auteur, « *si celle-ci* [la Cour de cassation] *voulait bien cesser de se retrancher totalement derrière le pouvoir souverain des juges du fond et se décidait enfin à poser de manière claire un critère suffisamment restrictif d'exclusion du droit à indemnisation des victimes conductrices, la situation de ces dernières s'en trouverait sensiblement améliorée.* »⁹¹⁴. Cela participerait d'une meilleure prévisibilité de la loi et indéniablement d'une meilleure égalité de traitement entre les victimes conductrices et les victimes non-conductrices. Pour cela, la seule difficulté résiderait sans nul doute dans la détermination du critère de la faute exclusive d'indemnisation. Encore que nul autre critère d'appréciation que le degré de gravité de la faute pourrait permettre aux magistrats d'écarter l'indemnisation à laquelle a droit le conducteur victime se trouvant affecté par sa faute causale⁹¹⁵. À l'aune du dernier projet de réforme de la responsabilité civile, la reconnaissance d'un tel critère semble néanmoins compromise, voire même substituée par un autre critère qui n'est autre que celui de la cause exclusive de l'accident corporel⁹¹⁶. Pour l'heure, l'affirmation explicite de l'existence du critère de l'extrême gravité de la faute permettrait-il de définir la faute exclusive de réparation et d'affirmer *ipso facto* une hiérarchisation des fautes selon leur degré de gravité. Ainsi, les juges du fond se trouveraient priver de leur pouvoir souverain sur ce point et le contrôle de l'application de ce critère reviendrait uniquement à la Cour de cassation. Qui plus est, la finalité punitive de la sanction à l'encontre de la victime conductrice subsisterait⁹¹⁷, concourant à admettre que l'article 4 de la loi Badinter serait dès lors clairement fondé sur l'idée de peine privée⁹¹⁸. Idée qui prévaut d'ailleurs à l'article 6 de la loi Badinter lorsque la victime subit un préjudice indirect du fait du dommage corporel immédiat dont souffre le conducteur victime.

⁹¹⁴ LEDUC F., « La sanction de la faute du conducteur victime en question », *art.cit.*, spéc. n° 12.

⁹¹⁵ En ce sens : LE TOURNEAU PH. (dir.), *Droit de la responsabilité et des contrats. Régimes d'indemnisation*, *op.cit.*, spéc. p. 2520, n° 6212.54 : « *on ne voit guère sur quel autre critère d'appréciation que le degré de gravité de la faute du conducteur victime il [le juge] pourrait se fonder pour fixer la mesure dans laquelle le droit à indemnisation du conducteur victime doit se trouver affecté par sa faute causale* ».

⁹¹⁶ V. sur l'ajournement de ce projet *Infra* partie 2, titre 1, chapitre 2, section 1.

⁹¹⁷ En ce sens : JOURDAIN P., « Faute de la victime conductrice : le retour à l'orthodoxie de l'assemblée plénière de la Cour de cassation », *art.cit.*, spéc. p. 27.

⁹¹⁸ En ce sens : BACACHE-GIBEILI M., (dir. LARROUMET CH.), *op.cit.*, spéc. p. 846, n° 704 ; JOURDAIN P « Incidence de la faute du conducteur victime : la chambre criminelle rejoint la deuxième chambre civile », *art.cit.*, p. 790 ; LEDUC F., « La sanction de la faute du conducteur victime en question », *art.cit.*, spéc. n° 2. Soulignons que Monsieur le Professeur Fabrice Leduc a fait état dans cet article de l'imprévisibilité existante de cette véritable peine civile (visible depuis que la Cour de cassation enjoint de mesurer la sanction de la faute du conducteur victime par rapport à sa seule gravité intrinsèque) dans son application.

187. L'étendue de l'indemnisation des victimes par ricochet fondée sur le degré de gravité de la faute opposable à la victime directe conductrice. La loi Badinter méconnaît formellement l'autonomie du préjudice réfléchi par rapport au dommage initial⁹¹⁹. L'article 6 régissant l'étendue de l'indemnisation offerte aux tiers subissant des préjudices du fait d'un dommage corporel initial n'est en effet « *qu'un texte qui se contente d'affirmer la dépendance de la réparation du dommage par ricochet par rapport à la réparation du dommage initial* »⁹²⁰. Dès lors que c'est le même fait dommageable qui donne naissance tant au droit à indemnisation de la victime directe qu'à celui de la victime par ricochet, le législateur de 1985 a jugé bon d'aligner le sort de cette dernière sur celui de la première. Lui est ainsi opposable dans la mesure de l'étendue de son droit à indemnisation tant la qualité de conducteur de la victime directe que la faute limitative ou privative d'indemnisation de cette victime.

Une réparation irréductible du dommage dont souffrent les ayants-droit demeure donc exceptionnelle tout comme l'est celle de l'automobiliste victime. À titre d'illustrations, certaines situations accidentelles, telles que celle du seul véhicule de la victime conductrice impliqué dans l'accident dont les causes restent indéterminées⁹²¹, ou encore eu égard au statut de préposé de la victime directe conductrice⁹²², permettent à la victime médiata souffrant de préjudices réparables d'obtenir un droit à indemnisation irréductible sur le fondement de l'article 6 de la loi de 1985.

En revanche, en cas de faute opposable au conducteur victime directe du dommage corporel, la victime par ricochet n'obtiendra qu'une indemnisation limitée ou en sera totalement privée. L'effet de la faute de la victime conductrice initiale est identique, soit qu'elle limite, soit qu'elle exclut l'indemnisation⁹²³. Or, rien ne justifie l'existence de ce traitement différentiel,

⁹¹⁹ En ce sens : VINEY G., « Réflexions après quelques mois d'application des articles 1^{er} à 6 de la loi du 5 juillet 1985 modifiant le droit à indemnisation des victimes d'accidents de la circulation », *D.* 1986, p. 209, spéc. p. 220.

⁹²⁰ VINEY G., JOURDAIN P. (dir. GHESTIN J.), *Traité de droit civil. Les conditions de la responsabilité, op.cit.*, spéc. p. 1326, n° 1036.

⁹²¹ Cass. 2^e civ., 2 juill. 1997, n° 96-10.298 : *Bull. civ.* II, n° 209 : « *lorsqu'un véhicule terrestre à moteur est seul impliqué dans un accident de la circulation, le conducteur, s'il n'en est pas le gardien, a droit, de la part de celui-ci, 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, (...) aussi encourt la cassation l'arrêt qui rejette la demande des ayants droit de la victime, conductrice d'un véhicule alors que les causes de l'accident étaient indéterminées* », *D.* 1997, p. 448, note GROUDEL H. ; *D.* 1998, somm. p. 203, obs. MAZEAUD D. ; *RTD civ.* 1997, p. 959, obs. JOURDAIN P. *Contra.* : Cass. 2^e civ., 22 mai 2014, n° 13-10.561 : *Bull. civ.* II, n° 116 : « *il résulte des articles 1, 2 et 6 de la loi du 5 juillet 1985 qu'en cas de garde collective du seul véhicule impliqué dans l'accident en l'absence de conducteur débiteur d'indemnisation, les co-gardiens victimes et leurs ayants droit ne peuvent obtenir l'indemnisation de leurs dommages en invoquant la loi du 5 juillet 1985* », *RCA* 2014, étude 7, GROUDEL H. En l'espèce, les ayants-droit ont été privé de leur droit à réparation alors même que les circonstances de l'accident demeuraient indéterminées.

⁹²² V. par ex : Cass. 2^e civ., 15 mars 2001, n° 99-17.263, *Inédit*, *RCA* 2001, n° 183, note GROUDEL H.

⁹²³ À titre d'illustrations : Cass. 2^e civ., 11 juill. 2002, n° 00-22.445 et n° 01-02.923 : *Bull. civ.* II, n° 159, *D.* 2003, somm. p. 859 : exclusion du droit à indemnisation des ayants-droit compte tenu de la vitesse excessive, à l'origine de la perte de la maîtrise du véhicule, constitutive d'une la faute opposable à la victime directe ; Cass. 2^e civ.,

dès lors que les victimes par ricochet n'ont ni engendré le risque de circulation, ni commis aucune faute⁹²⁴. La faute commise par le conducteur a en réalité l'effet d'une double peine en ce que son incidence se répercute notamment sur l'étendue de l'indemnisation des préjudices dont souffrent les victimes médiates. En cela, le système légal des victimes d'un préjudice réfléchi pourrait certainement être qualifié de système « *d'emprunt de pénalité* »⁹²⁵. Plus encore, cette idée de pénalisation serait plus clairement consacrée en jurisprudence lorsque la victime par ricochet a commis elle-même une faute concourant à la réalisation de son préjudice.

188. L'opposabilité de la faute commise par la victime par ricochet : une création jurisprudentielle. La considération du comportement fautif des tiers dans la mesure de leur droit à indemnisation est une véritable création prétorienne. Au regard de l'article 6 de la loi de 1985, aucune allusion n'est faite quant à l'opposabilité de la propre faute de la victime par ricochet. La règle ne devrait donc logiquement pas trouver à s'appliquer. Mais la jurisprudence en a pourtant décidé autrement lorsque lui a été soumise la question de savoir si la faute commise par la victime par ricochet devait être prise en compte dans la mesure de son droit à réparation des préjudices dont elle souffre, principalement lorsque la victime conductrice a la double qualité de victime directe et de victime par ricochet. Le silence surprenant de la loi de 1985 à ce sujet créa une divergence jurisprudentielle entre la deuxième chambre civile et la chambre criminelle. Les juges de la chambre civile affirmaient que la faute demeurerait inopposable à celle-ci en sa qualité de victime médiate. Ce faisant, ils affirmaient alors une règle exceptionnellement favorable à l'automobiliste victime du fait de son statut de victime par ricochet dans la mesure où il bénéficiait dans ces conditions d'un droit à réparation irréductible. En revanche, les juges siégeant au sein de la chambre criminelle n'énonçaient pas cette règle favorable au profit de la victime directe conductrice. En sa qualité de victime par ricochet, cette dernière pouvait effectivement, selon eux, se voir opposer sa faute afin que soit

4 juill. 2002, n° 00-12.529 : *Bull. civ.* II, n° 151, *RCA* 2002, comm. 330, note GROUDEL H. ; *RTD civ.* 2002, p. 829, obs. JOURDAIN P. : le droit à indemnisation des ayants-droit doit être réduit, voire exclu en raison de la conduite avec un taux d'alcoolémie supérieur au taux légalement autorisé constitutif d'une faute du conducteur victime.

⁹²⁴ En ce sens : VINEY G., « Conclusions du colloque sur les accidents de la circulation », *art.cit.*, n° 6. En ce sens : MAZARS J., « Le conducteur victime » *RCA* 2012, dossier 17, n° 40.

⁹²⁵ LEGEAIS R., « Loi Badinter, exclusion ou limitation du droit à indemnisation », in *À la recherche d'un nouveau droit fondamental : à travers le droit civil, le droit pénal et le droit comparé, Mélanges offerts à Raymond Legeais*, 2003, LGDJ, CUJAS, pp. 157-165, spéc. p. 163.

limité ou supprimé son droit à réparation⁹²⁶. Puis la chambre mixte⁹²⁷ et la deuxième chambre civile⁹²⁸ adoptèrent respectivement que « *lorsque plusieurs véhicules sont impliqués dans un accident de la circulation, chaque conducteur a droit à l'indemnisation des préjudices qu'il a subis, directement ou par ricochet, sauf s'il a commis une faute ayant contribué à la réalisation de son préjudice* ». Partant, le sort offert à la victime conductrice, quand bien même serait-elle également victime par ricochet, correspond à celui que la loi a voulu lui infliger, soit un sort défavorable en raison du fait que l'indemnisation de son atteinte corporelle ne sera jamais totale.

Très discutable, la sévérité d'un tel traitement se répercute injustement sur les victimes par ricochet de la victime conductrice. Cela participe d'une inégalité de traitement entre victimes indirectes selon la qualité de conducteur ou non de la victime directe. En effet, si une faute simple est opposable aux tiers subissant un préjudice résultant de l'atteinte à la personne du conducteur, à l'inverse, cette même faute ne l'est pas aux victimes par ricochet de la victime non-conductrice initiale. Bien qu'une faute inexcusable cause exclusive de l'accident ou un dommage corporel volontaire recherché leur est en revanche opposable, en pratique, ces victimes indirectes demeurent intégralement indemnisées de leurs préjudices en raison du caractère rarissime de l'appréciation de ces fautes commises. L'opposabilité de la faute simple se trouve donc au cœur de la différence de traitement qu'établit la loi entre les victimes par ricochet d'accident corporel de la circulation. Cette différence prétorienne est constitutive d'une méconnaissance du principe constitutionnel d'égalité, au point de mériter à ce titre d'être supprimée. Une telle proposition est d'ailleurs visible au sein du dernier projet de réforme de la responsabilité civile en date de 2017 présenté par Jean-Jacques Urvoas⁹²⁹. Il demeure regrettable que la proposition sénatoriale de juillet 2020 envisage d'ajourner les améliorations envisagées concernant le régime d'indemnisation des victimes conductrices et incidemment de ces victimes par ricochet⁹³⁰.

189. En définitive, dans le silence de la loi, la jurisprudence a dû faire œuvre créatrice d'interprétation concernant la règle indemnitaire défavorable qui s'applique aux victimes

⁹²⁶ Cass. crim., 15 mars 1995, n° 93-80.695 : *Bull. crim.*, n° 103, *RCA* 1995, comm., n° 208 et chr. 26 par PÉANO A.-M. ; *D.* 1996, somm. p. 119, obs. MAZEAUD D. ; *RTD civ.* 1995, p. 642, obs. JOURDAIN P. Principe confirmé par : Cass. crim., 5 mai 2015, n° 13-88.124 : *Bull. crim.*, n° 96, *RCA* 2015, comm. 227, note HOCQUET-BERG S.

⁹²⁷ Cass. Ch. Mixte, 28 mars 1997, n° 93-11.078 : *Bull. Ch. M.*, n° 1, *RTD civ.* 1997, p. 681, obs., JOURDAIN P. ; *D.* 1997, somm., p. 291, obs. MAZEAUD D. ; *JCP* 1997, I. 4025, obs. VINEY G. ; *D.* 1997, p. 503, note GROUDEL H.

⁹²⁸ Cass. 2^e civ., 5 nov. 1998, n° 97-11.124 : *Bull. civ. II*, n° 254.

⁹²⁹ V. sur ce point : *Infra* Partie 2, Titre 1, Chapitre 2, Section 1.

⁹³⁰ V. sur ce point : *Infra* Partie 2, Titre 1, Chapitre 2, Section 1.

conductrices fautives et se répercutant sur ces victimes par ricochet. En apparence enfermée dans les bornes de l'appréciation sévère de sa faute opposable, la victime conductrice dispose néanmoins de voies de recours, hors loi de 1985, comblant ainsi le silence législatif à l'égard de certaines situations accidentelles.

B. Les possibilités d'indemnisation offertes à la victime conductrice

190. La sanction légale amoindrie. Un accident corporel de la circulation offre une pluralité de débiteurs potentiellement tenus en application de régimes juridiques distincts. Si la loi du 5 juillet 1985 est le principal régime qui trouve à s'appliquer, son applicabilité est toutefois aménagée selon les circonstances de l'accident et la qualité du responsable. D'autres règles juridiques distinctes de celles énoncées par la loi Badinter peuvent en effet s'appliquer telles que celles issues du droit du travail. Cela est le cas en cas d'accident de la circulation qualifié également d'accident du travail et participe ainsi d'une indemnisation élargie voire absolue du dommage corporel dont souffre la victime conductrice. D'autres règles telles que celles énoncées par le droit commun de la responsabilité civile peuvent également venir au secours du traitement indemnitaire défavorable que la loi Badinter réserve à cette victime. Cela est le cas lorsque l'accident corporel de la circulation est dû à un antagoniste non-conducteur selon les conditions de ce droit, permettant alors que soit préservée *a minima* l'indemnisation à laquelle elle a droit en sa qualité de victime d'un dommage.

Aussi, l'emboîtement de ces différentes règles applicables soulève la question du recours subrogatoire en contribution entre coauteurs. Toutefois, cet aspect ne sera pas abordé dans le cadre de cette étude. Seule l'action récursoire exercée par la victime conductrice agissant au nom de ces préjudices corporels propres, distincts de ceux de la victime qu'elle a indemnisée, demeure le recours en garantie, de sorte de contribuer à amoindrir la sanction civile issue de l'article 4 de la loi de 1985. À cet égard, il demeure essentiel de constater les tempéraments au droit à indemnisation de la victime conductrice⁹³¹. Ceux-ci trouvent tant appui sur l'application aménagée de la loi de 1985 (1) que sur les tempéraments qu'offre le droit commun (2).

⁹³¹ V. en ce sens : **BARTOLO M.**, *op.cit.*, spéc. pp. 415 et s.

1. L'application aménagée de la loi de 1985

191. L'action admise de la victime conductrice sur le fondement de la loi de 1985 contre le gardien responsable du seul véhicule impliqué dans l'accident. Le principe selon lequel le conducteur victime d'un accident de la circulation ne peut invoquer la loi du 5 juillet 1985 lorsque seul son véhicule est impliqué dans l'accident⁹³² n'a pas vocation à s'appliquer lorsque ce conducteur n'a pas la qualité de gardien du véhicule. Il n'y a pas lieu ici de s'attarder sur la définition du gardien, qui à défaut de précision au sein de la loi du 5 juillet 1985, doit s'entendre comme en droit commun⁹³³, c'est-à-dire telle la personne ayant l'usage, la direction et le contrôle du véhicule⁹³⁴. À l'inverse, tel n'est pas le cas du propriétaire d'un véhicule qui dort aux côtés de son passager conducteur⁹³⁵. Demeure également gardien, le propriétaire qui prête son véhicule pour un court trajet⁹³⁶ ou pour une durée limitée⁹³⁷, ou encore s'il fixe l'itinéraire⁹³⁸. Il n'y a pas non plus lieu de s'appesantir sur la définition de conducteur. Ce dernier a été identifié précédemment comme le créateur du risque et plus difficilement comme celui qui dispose, au moment de l'accident, des moyens effectifs de maîtrise matérielle et/ou intellectuelle lui permettant de contrôler la direction du véhicule.

En outre, ce qui présente un intérêt évident est la dissociation de ces qualités dans un cadre accidentel impliquant un seul véhicule. Celle-ci représente en effet un avantage certain lorsque la victime conductrice est blessée, soit par son propre véhicule, soit du fait d'une action d'un antagoniste non-conducteur tel un piéton ou un cycliste. Dans l'hypothèse où la victime de l'accident revêt la qualité de gardien mais n'est pas conductrice, tel un passager propriétaire du véhicule par exemple, celle-ci peut se prévaloir des dispositions favorables de la loi Badinter pour obtenir réparation de ses dommages tant corporels que matériels contre le conducteur,

⁹³² Conformément à l'art. R.211-8 C. assur. : « (...) l'obligation d'assurance ne s'applique pas à la réparation : 1° Des dommages subis : a) Par la personne conduisant le véhicule ». En ce sens : Cass. 2^e civ., 19 nov. 1986, n° 85-13.760 : *Bull. civ. II*, n° 166 : « (...) le conducteur d'un véhicule terrestre à moteur, victime d'accident de la circulation, ne saurait invoquer la loi du 5 juillet 1985 lorsque seul son véhicule est impliqué dans l'accident (...) », *Gaz. pal.* 1987. 1. 140, note CHABAS F. ; Cass. 2^e civ., 24 mai 1991, n° 90-11.805 : *Bull. civ. II*, n° 153. V. notamment le fait que cette exclusion de la loi Badinter peut être opposée aux ayants-droit du conducteur décédé : Cass. 2^e civ., 7 déc. 2006, n° 03-19.924, *Inédit, RCA 2007*, comm. 85, obs. GROUDEL H.

⁹³³ V. en ce sens le célèbre arrêt *Franck* ayant posé les critères de la garde : Cass. ch. Réunion, 2 déc. 1941, *Bull. civ.*, n° 292, p. 523, in *CAPITANT H., TERRÉ F., LEQUETTE Y., CHÉNEDÉ F., Les grands arrêts de la jurisprudence civile, op.cit.*, spéc., obs. p. 372, n° 203.

⁹³⁴ Cass. 2^e civ., 13 janv. 1988, n° 86-16.908 : *Bull. civ. II*, n° 9.

⁹³⁵ Cass. 2^e civ., 2 juill. 1997, n° 96-10.298 : *Bull. civ. II*, n° 209, *D.* 1997, p. 448, note GROUDEL H. ; *RTD civ.* 1997, p. 959, obs. JOURDAIN P.

⁹³⁶ Cass. 2^e civ., 15 déc. 1986, n° 85-15.214 : *Bull. civ. II*, n° 189, *Gaz. pal.* 1988, n° 1, somm. p. 40, obs. CHABAS F.

⁹³⁷ Cass. 2^e civ., 14 janv. 1999, n° 97-13.768, *RCA 1999*, comm. n° 64.

⁹³⁸ Cass. 2^e civ., 15 déc. 1986, n° 85-15.214, *Gaz. pal.* 1988, n° 1, somm. p. 40, obs. CHABAS F.

même si ce dernier est un proche parent⁹³⁹, et peu important que le conducteur soit fautif⁹⁴⁰. À l'inverse, fut un temps applicable le droit commun lorsque le conducteur victime souhaitait exercer un recours en garantie contre le gardien du seul véhicule impliqué⁹⁴¹. Mais dès lors soumis aux règles moins favorables d'un tel droit, cette position fût abandonnée par la deuxième chambre civile qui a admis dans un premier temps l'action récursoire de la victime conductrice contre le gardien du véhicule, à la condition toutefois que soit prouvée à son encontre une faute⁹⁴². Cette décision a été particulièrement critiquée car elle introduisait l'exigence de la faute du gardien comme condition du droit à indemnisation de la victime conductrice. Prenant en considération les critiques doctrinales, la deuxième chambre civile a opéré un revirement sur ce point en admettant que la loi Badinter a seule vocation à s'appliquer eu égard à son caractère d'ordre public lorsque le conducteur ou ses ayants-droit agissent en réparation contre le gardien du seul véhicule impliqué⁹⁴³. En pareille hypothèse, le conducteur victime n'est donc plus privé totalement de l'indemnisation de son dommage corporel. Une jurisprudence constante affirme toutefois que sa faute à l'origine causale de son dommage corporel pourra lui être opposable⁹⁴⁴. Seule celle-ci peut ainsi l'être dès lors que les causes

⁹³⁹ Cass. 2^e civ., 3 oct. 1990, n° 89-16.113 : *Bull. civ. II*, n° 174 : « la victime gardienne d'un véhicule terrestre à moteur, mais passagère au moment de l'accident, est en droit de demander au conducteur la réparation de son préjudice sauf si sa faute inexcusable est la cause exclusive de l'accident », *RCA* 1990, comm. n° 441 et chr. n° 27, obs. GROUDEL H. ; *RTD civ.* 1991, chr. p. 129, JOURDAIN P. ; Cass. 2^e civ., 4 nov. 2004, n° 03-16.424 : *Bull. civ. II*, n° 483.

⁹⁴⁰ Cass. 1^{ère} civ., 29 févr. 2000, n° 96-22.884 : *Bull. civ. II*, n° 61 : « (...) la victime gardienne d'un véhicule terrestre à moteur, mais passagère au moment de l'accident, est en droit de demander au conducteur et à l'assureur garantissant la responsabilité du fait de ce véhicule la réparation de l'intégralité de ses préjudices, sans que puisse y faire obstacle la faute du conducteur ». *Contra.* sur la non-application de la loi du 5 juill. 1985 en cas de garde collective du seul véhicule impliqué dans l'accident et en l'absence de conducteur : Cass. 2^e civ., 22 mai 2014, n° 13-10.561 : *Bull. civ. II*, n° 116, *RTD civ.* 2014, p. 665, obs. JOURDAIN P.

⁹⁴¹ Cass. 2^e civ., 3 févr. 1993, n° 91-16.438, *Inédit* (recours fondé sur la responsabilité du fait des choses), *RTD civ.* 1993, p. 599, obs., JOURDAIN P.

⁹⁴² Cass. 2^e civ., 19 janv. 1994, n° 92-11.293, *Inédit* : « (...) sauf faute prouvée contre le gardien ou le propriétaire d'un véhicule terrestre à moteur, le conducteur de ce véhicule, victime d'un accident de la circulation dans lequel ce seul véhicule est impliqué ou ses ayants droit ne peuvent se prévaloir [des articles 1, 3 et 6 de la loi du 5 juillet 1985] », *RCA* 1994, comm. 84 et chr. 7, par GROUDEL H.

⁹⁴³ Cass. 2^e civ., 2 juill. 1997, n° 96-10.298 : *Bull. civ. II*, n° 209 : « lorsqu'un véhicule terrestre à moteur est seul impliqué dans un accident de la circulation, le conducteur, s'il n'en est pas le gardien, a droit, de la part de celui-ci, 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 (...) », *RTD civ.* 1997, p. 959, obs. JOURDAIN P. ; *D.* 1998, somm. 203, obs. MAZEAUD D. Avant cette jurisprudence de 1997, une différence de traitement indemnitaire existait entre la victime conductrice privée de recours contre le gardien du seul véhicule impliqué dans l'accident de la circulation et la victime conductrice préposée autorisée à agir contre son employeur gardien du seul véhicule accidenté conduit par elle. *Adde* : Cass. 2^e civ., 28 janv. 1998, n° 96-13.079 : *Bull. civ. II*, n° 32 : « les dispositions de la loi du 5 juillet 1985 sont seules applicables en cas de recours du conducteur victime, non gardien du véhicule, lorsque ce dernier est seul impliqué dans l'accident, contre le gardien de ce véhicule », *RCA* 1998, comm. 118, note GROUDEL H. ; Cass. crim., 4 déc. 2001, n° 01-81.985 : *Bull. crim.*, n° 249.

⁹⁴⁴ Cass. 2^e civ., 5 juillet 2018, n° 17-20.905, *Inédit* : « (...) il résulte des articles 1^{er}, 4 et 6 de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 que lorsqu'un véhicule terrestre à moteur est seul impliqué dans un accident de la circulation, le conducteur, s'il n'en est pas le gardien, a droit, de la part de celui-ci, 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 » ;

d'exonération énoncées à l'article 2 de la loi de 1985, telles que la force majeure ou le fait d'un tiers, sont neutralisées. Son recours pourra toutefois ne pas être facile à exercer dans la mesure où la garantie d'assurance automobile obligatoire du véhicule ne couvre pas la dette d'indemnisation du gardien envers la victime conductrice⁹⁴⁵. À la différence du gardien victime qui est assuré d'obtenir réparation de son atteinte corporelle de la part de l'assureur du conducteur responsable, la victime conductrice est, quant à elle, à l'inverse, assurément placée dans une situation défavorable car confrontée à la possible insolvabilité de son débiteur⁹⁴⁶.

Ainsi, grâce à l'action qu'offre la jurisprudence contre le gardien du seul véhicule accidenté, la victime conductrice peut bénéficier d'une indemnisation totale de l'atteinte à son intégrité physique, ou restreinte selon l'existence d'une faute causale de sa part, en lieu et place d'une indemnisation auparavant exclue.

192. L'applicabilité conditionnée de la loi du 5 juillet 1985 à la victime conductrice préposée contre son employeur gardien du véhicule. Nombreux sont les accidents survenus aux salariés à l'occasion de certains trajets, qualifiés d'accidents du travail, coïncidant le plus souvent avec un accident de la circulation dans lequel est impliqué un véhicule au sens de la loi Badinter⁹⁴⁷. Bien que revêtant la qualité spécifique de salarié ou de préposé, le conducteur du véhicule n'obtiendra la réparation indemnitaire de son dommage corporel qu'à la condition qu'il puisse la réclamer sur le fondement de la loi Badinter au gardien du véhicule, à savoir son employeur-commettant⁹⁴⁸.

Ce n'est que depuis 1993 que le préposé conducteur victime d'un accident du travail ou de trajet, également qualifié d'accident de la circulation, peut agir contre son employeur sur un tel fondement en qualité de gardien du véhicule impliqué⁹⁴⁹. Auparavant, cette victime était empêchée d'agir contre ce gardien sur le fondement de la loi de 1985 et devait par conséquent

Cass. 2^e civ., 16 janv. 2000, n° 18-22.929, *Inédit* : « (...) qu'il appartient alors au juge d'apprécier souverainement si cette faute a pour effet de limiter l'indemnisation ou de l'exclure », *RCA* 2020, comm. 85.

⁹⁴⁵ Conformément à l'art. R. 211-8 1° a) C. assur. : « l'obligation d'assurance [de responsabilité automobile] ne s'applique pas à la réparation des dommages subis par la personne conduisant le véhicule ». Sur ce point : V. *Infra* n°418.

⁹⁴⁶ Le conducteur a donc tout intérêt à souscrire une garantie complémentaire « accident corporel ».

⁹⁴⁷ En ce sens : MILET L., *La protection juridique des victimes d'accident de trajet*, 2002, LGDJ, Thèses, Bibliothèque de Droit social, t. 35, 480 p., spéc. p. 238.

⁹⁴⁸ Conformément à l'art. R. 211- 8 C. assur., le préposé-conducteur ne peut obtenir l'indemnisation de son dommage corporel subi de la part de l'assureur du véhicule lorsque celui-ci est seul impliqué dans l'accident.

⁹⁴⁹ En l'absence d'intervention législative similaire, la Cour de cassation a étendu le champ d'application de la loi du 5 juillet 1985 aux accidents de la circulation survenus au cours des travaux d'entraide agricole, au titre d'un arrêt de revirement : Cass. 2^e civ., 17 nov. 2005, n° 03-20.551 : *Bull. civ.* II, n° 291, *RCA* 2005, chr. 19, GROUDEL H. ; *RTD civ.* 2006, p. 134, obs. JOURDAIN P. Alors qu'ils en avaient été exclus depuis : Cass. Ass. Plén., 22 déc. 1988, n° 85-16.497 : *Bull. A.P.*, n° 9, *D.* 1989, somm. 238, obs. PRÉTOT X. Jurisprudence constante : Cass. 2^e civ., 16 janv. 2000, n° 19-10.489, *Inédit*, *RCA* 2020, comm. 85, note GROUDEL H.

se contenter d'une réparation forfaitaire de ses préjudices corporels patrimoniaux, offerte uniquement par l'organisme de sécurité sociale. Mais depuis cette intervention législative ayant inséré l'article L. 451-1-1 au Code de la sécurité sociale⁹⁵⁰, jugé d'ailleurs constitutionnelle⁹⁵¹, le préposé conducteur victime peut user des dispositions de la loi de 1985 pour obtenir une réparation complémentaire auprès de son employeur. À condition toutefois que l'accident de travail ou de trajet se produise sur une voie de circulation publique⁹⁵² et que le véhicule accidenté soit conduit par l'employeur, un préposé ou une personne appartenant à la même entreprise que la victime. Si des telles conditions sont réunies, la victime conductrice peut obtenir sur le fondement de la loi Badinter, une indemnisation intégrale et complémentaire aux prestations de la sécurité sociale⁹⁵³. À défaut, elle en sera privée et lui sera alors interdit d'agir contre l'employeur en qualité de gardien du véhicule en raison de son immunité civile.

À cet égard, une différence de traitement apparaissait donc entre les victimes d'un accident corporel du travail subissant un accident de la circulation sur une voie ouverte ou non à la circulation publique, au point de donner lieu à la transmission au Conseil constitutionnel d'une QPC relative à la conformité de l'article L. 451-1-1 au principe d'égalité devant la loi. Alors même qu'une telle disposition limite l'indemnisation complémentaire prévue par la loi du 5 juillet 1985 à la seule hypothèse où l'accident du travail, constituant également un accident de la circulation, survient sur une voie ouverte à la circulation publique à l'exclusion de ceux se réalisant sur des voies privées ou dans l'enceinte de l'entreprise, le Conseil a jugé de sa conformité à la Constitution. Selon le Conseil, les salariés subissant un accident sur une voie non ouverte à la circulation sont exposés à un risque professionnel différent des risques de la circulation routière, justifiant une différence de traitement en rapport avec l'objet de la loi⁹⁵⁴.

193. L'action exclue de la victime conductrice préposée contre l'employeur pris en tant que gardien du seul véhicule impliqué sur le fondement de la loi de 1985. Pendant un temps, la Cour de cassation retenait la responsabilité de l'employeur non-conducteur du véhicule, en tant que gardien de ce dernier, lorsque son préposé conducteur était victime d'un

⁹⁵⁰ Art. L. 455-1-1 C. sécu. soc., introduit par la loi n° 93-121 du 27 janv. 1993 *portant diverses mesures d'ordre social*, JO 30 janv. 1993, puis modifié par la loi n° 94-43 du 18 janv. 1994 – art. 69, JORF 19 janv. 1994.

⁹⁵¹ Cons. const., 18 juin 2010, n° 2010-8 DC, QPC, JORF n° 0140 du 19 juin 2010, texte n° 71.

⁹⁵² Voir toutefois l'application exceptionnelle de la loi du 5 juill. 1985 pour un accident de chargement d'un véhicule dans l'enceinte d'une entreprise : Cass. 2^e civ., 28 oct. 1991, n° 89-17.598 : *Bull. civ. II*, n° 288.

⁹⁵³ En ce sens : **LE TOURNEAU PH.** (dir.), *Droit de la responsabilité et des contrats. Régimes d'indemnisation*, *op.cit.*, spéc. p. 2330, n° 6211.53.

⁹⁵⁴ Cons. const., 23 sept. 2011, n° 2011-167 DC QPC, JO 24 sept. 2011, p. 16017. En l'espèce, le salarié victime revêtant la qualité de passager du véhicule terrestre à moteur impliqué conduit par un autre salarié de l'entreprise ne pouvait pas obtenir une indemnisation complémentaire et intégrale aux prestations sociales dès lors que l'accident s'était réalisé au sein de l'aéroport de Roissy.

accident de circulation dans lequel son véhicule était seul impliqué⁹⁵⁵. La Cour de cassation admettait ainsi que la victime conductrice, en qualité de préposé, blessée par son propre véhicule, pouvait réclamer une indemnisation complémentaire à son employeur sur le fondement de la loi Badinter, tout en conservant son droit aux prestations sociales. La décision se fondait sur le fait que le droit à indemnisation de cette victime n'était pas limité à la seule hypothèse dans laquelle elle n'était pas le conducteur impliqué dans l'accident. À cet égard, celle-ci pouvait dès lors bénéficier d'un droit à une indemnisation irréductible de son dommage corporel à moins qu'elle n'ait commis une faute. La qualité de préposé n'exonérait effectivement pas la victime conductrice des conséquences de sa faute à l'égard du calcul de la privation de son indemnisation.

Mais depuis un revirement jurisprudentiel de 2015⁹⁵⁶, la victime conductrice préposée est privée d'agir contre son employeur en qualité de propriétaire et gardien du véhicule qu'elle conduit sur le fondement de la loi de 1985. En réalité, bien que tardif, la Cour de cassation fait une exacte application de l'article L. 451-1-1 du Code de la sécurité sociale. Seule la législation sociale est dorénavant applicable lorsque la victime, en qualité de préposée, conduit elle-même le véhicule de son employeur dans le cadre de son travail. Bien que pénalisée en pareille hypothèse, car privée d'une indemnisation intégrale de l'ensemble des préjudices résultant de celle-ci au profit d'une indemnisation uniquement forfaitaire de ces seuls préjudices corporels patrimoniaux, la victime conductrice préposée ne se retrouve pas totalement dépourvue de toute action en réparation contre son employeur selon les règles applicables aux accidents du travail. Elle pourra néanmoins engager la responsabilité de son employeur par exemple en cas de faute inexcusable commise par lui⁹⁵⁷. En pareille hypothèse, la victime conductrice préposée bénéficiera d'une indemnisation majorée aux prestations sociales⁹⁵⁸, lui permettant d'obtenir une indemnisation non pas intégrale mais à tout le moins plus étendue⁹⁵⁹. Convient-il d'admettre que cette victime se trouve dans une situation alors plus favorable que la victime conductrice,

⁹⁵⁵ Cass. 2^e civ., 29 mars 2006, n° 03-19.843 : *Bull. civ. II*, n° 90, *JCP S* 2006, 1429, note VACHET G. *Contra.* : sur l'exclusion de la responsabilité de l'employeur lorsque l'accident est dû à un élément d'équipement étranger à la fonction de déplacement du véhicule : Cass. 2^e civ., 10 déc. 2009, n° 08-17.014, *Inédit*.

⁹⁵⁶ Cass. 2^e civ., 5 févr. 2015, n° 13-26.358 : *Bull. civ. II*, n° 23, *JCP S* 2015, 1127, note VACHET G.

⁹⁵⁷ Par exemple, l'employeur engage sa responsabilité lorsqu'il a manqué à son obligation de sécurité de résultat découlant du contrat de travail : Cass. 2^e civ., 12 juill. 2012, n° 11-20.123 : *Bull. civ. II*, n° 135, *JCP S* 2012, 1436, note ASQUINAZI-BAILLEUX D. ; *Dr. soc.* 2012, p. 963, HOCQUET-BERG S.

⁹⁵⁸ Conformément à l'article L. 452-1 C. sécu. soc. : « lorsque l'accident est dû à la faute inexcusable de l'employeur ou de ceux qu'il s'est substitué dans la direction, la victime ou ses ayants droit ont droit à une indemnisation complémentaire (...) ».

⁹⁵⁹ En ce sens : VACHET G., « Recours de la victime en cas d'accident de la circulation constituant un accident du travail », *JCP S* 2015, p. 1378.

ne revêtant pas la qualité de préposé, alors même qu'elle serait blessée ou tuée dans un accident de la circulation dont seul son véhicule serait impliqué.

194. L'action conditionnée de la victime conductrice préposée contre l'employeur conducteur du véhicule adverse impliqué sur le fondement de la loi de 1985.

Si le préposé victime est au volant du véhicule sans être responsable de l'accident, il peut se retourner contre l'usager de la route responsable de l'accident afin d'être indemnisé intégralement de son atteinte corporelle sur le fondement de la loi Badinter dont l'application doit d'ailleurs se faire d'office⁹⁶⁰. En revanche, si le salarié est responsable de l'accident de la route, reconnu comme accident de travail, il sera indemnisé forfaitairement par la caisse d'assurance maladie de certains de ses préjudices corporels patrimoniaux. En outre, le salarié conducteur blessé ne pourra bénéficier de l'indemnisation complémentaire qu'offre la loi Badinter, conformément à l'interprétation stricte de l'article L. 451-1-1 du Code de la sécurité sociale, que si son véhicule est entré en collision avec un véhicule conduit par son employeur, un co-préposé ou encore une personne de l'entreprise dans laquelle il travaille⁹⁶¹. Aussi, la complémentarité de la réparation relative aux conséquences de son atteinte corporelle sera alors régie par la loi Badinter, mais soumise aux règles issues de l'article 4, affirmant que son indemnisation sera limitée ou exclue selon la gravité de sa faute commise.

En définitive, lorsque le préposé conducteur est à la fois victime et responsable de l'accident corporel, il bénéficie automatiquement et forfaitairement d'une indemnisation de son dommage corporel selon les règles applicables aux accidents du travail. Seule une partie de son dommage est systématiquement indemnisée, à savoir ces préjudices corporels patrimoniaux, contrairement à la victime conductrice d'un accident de la circulation qui ne résulte pas d'un accident du travail qui sera privée d'une telle indemnisation. L'indemnisation des préjudices corporels extrapatrimoniaux du préposé conducteur sera quant à elle similaire à la victime conductrice ne revêtant pas la qualité de préposé compte tenu de l'opposabilité de leur faute causale dans la réalisation de leur atteinte corporelle. Une telle constatation vaut d'ailleurs à l'égard des victimes par ricochet.

⁹⁶⁰ Cass. 2^e civ., 5 juill. 2018, n° 17-19.738 : *Bull. civ. II* : « *qu'en statuant ainsi, alors que selon ses propres constatations, les dommages avaient été causés par un accident de la circulation survenu entre deux véhicules à moteur, de sorte qu'il lui incombait pour trancher le litige de faire application, au besoin d'office, des dispositions d'ordre public de la loi du 5 juillet 1985, la juridiction de proximité a violé les textes susvisés* ».

⁹⁶¹ Cass. Soc., 7 nov. 1997, RCA 1997, comm 357, obs. GROUDEL H. *Contra.* : Cass. crim., 1^{er} sept. 2015, n° 14- 83.031, *Inédit*, JCP S 2015, 1378, note VACHET G.

195. Le sort particulier de la victime par ricochet du conducteur préposé. Avant le revirement jurisprudentiel de 2015, la position de la Cour de cassation était la même concernant les ayants-droit. Elle affirmait que l'action en réparation des ayants-droit du préposé conducteur victime mortellement blessé dans l'accident de la circulation dans lequel son seul véhicule était impliqué était admise contre la société propriétaire dudit véhicule⁹⁶². En 2015, leur sort suit celui des victimes directes conductrices revêtant la qualité de préposé. Les victimes par ricochet se voient alors privées de tout recours sur le fondement de la loi Badinter si les conditions de l'article L. 451-1-1 du Code de la sécurité sociale ne sont pas remplies. Et ce, peu important que le véhicule du conducteur victime directe soit seul impliqué dans l'accident, ou encore dans l'hypothèse d'une collision avec plusieurs véhicules.

Cette situation est créatrice d'une différence de traitement entre les victimes par ricochet de l'atteinte corporelle subie par le conducteur en sa qualité ou non de préposé. La législation relative aux accidents du travail catégorise les ayants-droit. Cette expression, visée à l'article L 451-1 du Code de la sécurité sociale, concerne uniquement le conjoint, les enfants et les ascendants⁹⁶³. Seuls ces derniers peuvent percevoir en cas de décès ou d'incapacité permanente de la victime directe de l'accident des prestations de la sécurité sociale. Les prestations auxquelles elles ont droit varient selon leur lien avec la victime défunte. Une sorte de classification s'opère ainsi entre ces victimes, lesquelles peuvent bénéficier de pensions, de rentes, parfois viagères, calculées d'après le salaire annuel de la victime directe. Tout autre ayant droit ne figurant pas parmi les personnes susmentionnées est alors privé de la possibilité d'exercer un recours. Les juges doivent donc rechercher à quelle catégorie appartient la victime par ricochet pour savoir si celle-ci est autorisée à exercer un recours en sa qualité d'ayant droit⁹⁶⁴.

En revanche, les victimes de préjudices par ricochet sur le fondement de la loi Badinter ne font pas l'objet d'une énumération limitative et sont encore moins soumises à une classification ou à un ordre de préférence. En outre, leur droit à réparation ne varie aucunement en fonction du lien que ces personnes entretiennent avec la victime conductrice directe. L'indemnisation de chacun de leur poste de préjudice patrimonial et nécessairement extrapatrimonial se fait alors sous la forme d'un capital. Ceci constitue un avantage majeur pour

⁹⁶² Cass. crim., 7 avr. 2010, n° 09-87.686, *Inédit* : « (...) les dispositions de l'article R. 211-8 du Code des assurances ne s'appliquent pas aux ayants droit du conducteur, non gardien (...) », *RGDA* 2010, p. 699, LANDEL J.

⁹⁶³ Conformément aux articles L. 434-7 à L. 434-14 C. sécu. soc.

⁹⁶⁴ Cass. crim., 11 mars 2014, n° 12-86.769 : *Bull. crim.*, n° 69, *RCA* 2014, comm. 192, note GROUDEL H.

la victime dans la mesure où la somme qu'elle perçoit entre globalement et définitivement dans son patrimoine et pourra être librement utilisée.

196. À défaut d'une dissociation possible des qualités de conducteur et de gardien, le conducteur-victime d'un accident de la circulation n'est toutefois pas dépourvu de tout recours indemnitaire et donc privé d'indemnisation. Dans certaines circonstances accidentelles, il est autorisé à agir contre le responsable de l'atteinte à l'intégrité corporelle qu'il a subi sur le fondement du droit commun de la responsabilité civile.

2. Le secours du droit commun

197. L'exclusion de la loi du 5 juillet 1985 comme fondement des recours en contribution. En présence de plusieurs responsables du dommage causé à la victime d'un accident de la circulation, celui qui a dédommagé la victime ou est assigné en réparation ne supportera pas seul le poids de cette réparation. Bien que la loi de 1985 reste silencieuse sur la question des recours en contribution, laquelle est d'ailleurs largement dénoncée par la doctrine⁹⁶⁵, la jurisprudence est parvenue au fil des années à déterminer tant le fondement que l'étendue de ces recours⁹⁶⁶. Depuis 1998, la Cour de cassation écarte l'application du dispositif légal de 1985 dans les rapports entre coauteurs au profit du droit commun⁹⁶⁷. Quant à l'appréciation de l'étendue du recours subrogatoire en contribution, aucune distinction ne doit être entreprise entre un recours qui s'exercerait contre des personnes tenues en vertu de la loi de 1985, conducteurs co-impliqués, et un recours entre débiteurs d'indemnisation au titre de cette loi et responsables selon le droit commun⁹⁶⁸. Seul le droit commun a vocation à s'appliquer.

⁹⁶⁵ V. entre autres : **CHABAS F.**, « L'interprétation des articles 2 à 6 de la loi du 5 juillet 1985 et la question des recours », *Gaz. pal.* 1994, doctr. p. 663 ; **CUKIER B.**, « La loi du 5 juillet 1985 et le fondement des recours entre coimpliqués », *Gaz. pal.* 1988, 1, doctr. p. 77 ; **DURRY G.**, « Le recours de l'assureur du responsable », *RGAT*, 1988, n° spéc. p. 125 ; **GROUDEL H.**, « La pluralité de coauteurs dans un accident de la circulation », *D.* 1987, chr. p. 87 ; **HOCQUET-BERG S.**, « Le fait des véhicules terrestres à moteur », *JCP* 2016, suppl. au n° 30-35, spéc. p. 64 ; **JOURDAIN P.**, « Les recours en contribution », *RCA* 2015, n° 9, dossier, art. 16.

⁹⁶⁶ Sur les étapes de cette évolution, v. **VINEY G., JOURDAIN P., CARVAL S.** (dir. GHESTIN J.), *Les régimes spéciaux et l'assurance de responsabilité*, *op.cit.*, spéc. pp. 204-205, n° 157.

⁹⁶⁷ Cass. 2^e civ., 14 janv. 1998, n° 95-18.616, *Bull. civ.* II, n° 6 et n° 8 : « vu l'article 1382 [nouveau 1240 C. civ.], ensemble l'article 1251 du même Code [nouveau 1346 C. civ.] ; 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 que sur le fondement de ces textes (...) » : *JCP* 1998, II, 10045, note JOURDAIN P. ; *D.* 1998, p. 174, note GROUDEL H.

⁹⁶⁸ En ce sens : **VINEY G., JOURDAIN P., CARVAL S.** (dir. GHESTIN J.), *Les régimes spéciaux et l'assurance de responsabilité*, 4^e éd., 2017, LGDJ, Traité, 680 p., spéc. p. 207, n° 158 ; **BRUN PH.**, *op.cit.*, spéc. p. 509, n° 730.

S'agissant des recours entre coauteurs tenus en vertu de la loi Badinter, la jurisprudence distincte clairement plusieurs situations dans lesquelles la réparation de la charge de l'indemnisation s'opère différemment. Un codébiteur qui aurait commis une faute ne peut exercer une action contre un coauteur non fautif. Le codébiteur fautif supporte seul le poids de la réparation du dommage subi par la victime de l'accident de la circulation⁹⁶⁹. *A contrario*, un coauteur non fautif dispose d'un recours intégral contre un coauteur fautif et n'a par conséquent pas à contribuer à la réparation⁹⁷⁰. En outre, si le recours d'un coauteur non fautif s'exerce contre plusieurs coauteurs fautifs, ce recours sera partagé par parts égales⁹⁷¹. Également, en cas de circonstances indéterminées de l'accident de la circulation, le partage s'opère entre eux par parts égales⁹⁷². Enfin, si tous les codébiteurs sont fautifs, la partage se fait en fonction de la gravité respective des fautes commises⁹⁷³.

S'agissant des recours entre coauteurs tenus à la fois sur le fondement de la loi Badinter et sur le fondement de droit commun, la Cour de cassation applique les mêmes principes de réparation de la charge de l'indemnisation⁹⁷⁴. Convient-il alors de s'attarder plus précisément sur les recours possibles dont dispose un conducteur coauteur de l'accident.

198. La responsabilité actionnée du coauteur hors loi sur le fondement du droit commun. La loi du 5 juillet 1985 n'a pas vocation à s'appliquer lorsque le conducteur victime souhaite exercer son action en responsabilité ou son recours en garantie contre un « auteur ou coauteur hors loi »⁹⁷⁵, dont le fait fautif a contribué totalement ou partiellement à la réalisation du dommage corporel imputable à l'accident corporel de la circulation dont il souffre. Mais cela ne signifie pas que la victime conductrice soit dépourvue du droit d'agir sur le fondement du droit commun.

Lorsque le conducteur est victime d'un accident corporel dans lequel son véhicule est seul impliqué, et qu'il est blessé en raison d'un fait fautif commis par un antagoniste non-conducteur, cet auteur ou ce coauteur hors loi est tenu de l'indemniser de son atteinte corporelle subie si les conditions de la responsabilité civile demeurent réunies. Peu importe d'ailleurs que

⁹⁶⁹ V. notamment : Cass. 2^e civ., 10 avr. 1991, n° 89-21.158 : *Bull. civ. II*, n° 114, *RTD civ.* 1992, p. 127, obs. JOURDAIN P.

⁹⁷⁰ À titre d'illustration : Cass. 2^e civ., 17 mai 1995, n° 93-17.847, *Inédit, D.* 1996, p. 307, note RADÉ Ch.

⁹⁷¹ Cass. 2^e civ., 20 juin 2002, n° 00-20.996 : *Bull. civ. II*, n° 136, *RCA* 2002, comm. 291, GROUDEL H. ; *Dr. et patr.* 2/2003, 106.

⁹⁷² V. notamment : Cass. 2^e civ., 1^{er} mars 2001, n° 99-11.974 : *Bull. civ. II*, n° 31, *RTD civ.* 2001, p. 609, obs. JOURDAIN P.

⁹⁷³ V. par ex : Cass. 2^e civ., 8 juill. 2004, n° 02-21.575 : *Bull. civ. II*, n° 343.

⁹⁷⁴ V. à ce propos : VINEY G., JOURDAIN P., CARVAL S. (dir. GHESTIN J.), *Les régimes spéciaux et l'assurance de responsabilité*, *op.cit.*, 4^e éd., 2017, LGDJ, Traité, 680 p., spéc. p. 209, n° 160.

⁹⁷⁵ GROUDEL H., *Le droit à l'indemnisation des victimes d'un accident de la circulation*, *op.cit.*, spéc. p. 108.

ce défendeur auteur de ce dommage soit également une victime de cet accident⁹⁷⁶, voire même une victime privilégiée ou super-privilégiée⁹⁷⁷. Les règles du droit commun viennent en pareil cas combler les lacunes du dispositif de 1895, améliorant ainsi considérablement la situation de la victime conductrice fautive ou non. Si le conducteur victime n'a pas commis de faute, il se retrouve sur un pied d'égalité avec la victime non-conductrice, tous deux se voyant accorder un droit à une indemnisation irréductible de leur dommage corporel. En revanche, il n'en va pas de même lorsque la victime conductrice a commis une faute. Bien que l'obligation de réparation à la charge du conducteur n'exonère pas les auteurs ou coauteurs hors loi de l'accident du fait de la responsabilité qu'ils encourent par application des règles de droit commun, l'indemnisation de la victime conductrice sera limitée. L'action en responsabilité sur le fondement du droit commun formée lors d'une demande reconventionnelle, ou encore l'action récursoire exercée lors d'un recours en garantie de la part du conducteur victime contre le coauteur hors loi n'en est pas moins favorable car elle permet à la victime conductrice de préserver son droit à indemnisation. À moins que l'auteur hors loi et ses civilement responsables ne soient insolubles, ou encore que sa faute commise qui est à l'origine du dommage corporel subi par la victime conductrice revête les caractéristiques de la force majeure. En pareilles hypothèses, celle-ci n'obtiendra pas l'indemnisation de son dommage corporel⁹⁷⁸.

199. Hypothèses d'actions récursoires recevables. À titre d'illustrations, l'action récursoire de la victime conductrice peut tout d'abord se fonder sur le régime de la responsabilité du fait personnel lorsque les dommages sont causés par exemple par un piéton⁹⁷⁹ ou un cycliste⁹⁸⁰, voire même le propriétaire d'un véhicule qui n'en est ni le conducteur ni le

⁹⁷⁶ Cass. 2^e civ., 5 févr. 1992, n° 90-18.094 : *Bull. civ. II*, n° 42 : « (...) le conducteur, victime d'un accident de la circulation, peut demander sur le fondement de l'article 1382 [nouveau 1240] du Code civil à un non conducteur qu'il soit ou non victime, la réparation de son préjudice ».

⁹⁷⁷ GROUDEL H., *Le droit à l'indemnisation des victimes d'un accident de la circulation*, op.cit., spéc. p. 113.

⁹⁷⁸ Les co-auteurs d'un accident de la circulation tenus d'une obligation à la dette sur le fondement du droit commun de la responsabilité ont tout intérêt à souscrire une assurance responsabilité civile vie privée garantissant leur dette d'indemnisation envers la victime de l'accident de la circulation afin qu'elle ne les appauvrisse.

⁹⁷⁹ Sur l'action en responsabilité des ayants-droit de la victime conductrice : Cass. 2^e civ., 7 oct. 1987, n° 86-15.348 : *Bull. civ. II*, n° 181 : « (...) l'indemnisation des dommages causés par un piéton, même au conducteur d'un véhicule terrestre à moteur, ne peut pas être fondée sur les dispositions des articles 1 à 6 de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 (...) » ; Sur l'action en responsabilité de la victime conductrice : Cass. 2^e civ., 19 janv. 1994, n° 92-15.897 : *Bull. civ. II*, n° 28 : « (...) l'indemnisation des dommages causés par un piéton au conducteur d'un véhicule terrestre à moteur ne peut être fondée que sur les dispositions de l'article 1382 [1240 nouveau] et suivants du Code civil à l'exclusion de celles de la loi du 5 juillet 1985 » ; Cass. 2^e civ., 15 mars 2007, n° 06-12.680 : *Bull. civ. II*, n° 67 : « (...) l'indemnisation des dommages causés par un piéton au conducteur d'un véhicule terrestre à moteur ne peut être fondée que sur les dispositions des articles 1382 [1240] et suivants du code civil, à l'exclusion de celles de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 (...) », *RCA* 2007, comm. 205, note GROUDEL H. ; *RGDA* 2007, p. 617, note LANDEL J.

⁹⁸⁰ Sur l'action en responsabilité de la victime conductrice : Cass. 2^e civ., 7 oct. 1987, n° 86-12.553 : *Bull. civ. II*, n° 180 : « (...) l'indemnisation des dommages causés par un cycliste, même au conducteur d'un véhicule terrestre

gardien⁹⁸¹. La victime-conductrice peut de même exercer une action récursoire sur le fondement de la responsabilité du fait d'autrui contre l'État du fait de la responsabilité d'un instituteur⁹⁸². Enfin, l'action récursoire peut de même s'exercer sur le fondement du droit commun de la responsabilité du fait des animaux contre le gardien d'un animal,⁹⁸³ dès lors que ce dernier ne cumule pas sa qualité avec celle de conducteur⁹⁸⁴. Est-il possible également d'agir sur le terrain de la responsabilité civile contractuelle⁹⁸⁵. En outre, lorsque plusieurs véhicules sont impliqués dans l'accident, la victime peut agir contre le conducteur de l'autre véhicule sur le fondement de la responsabilité du fait des choses⁹⁸⁶. Cette victime dispose de ce même choix d'action lorsque le dommage corporel subi est imputable à un accident dans lequel un train ou un tramway est impliqué⁹⁸⁷.

200. Hypothèses de recours contributoires irrecevables. En revanche, certains recours contributoires en matière d'accidents de la circulation que souhaiterait exercer la victime conductrice demeurent exclus en raison des immunités prétoriques accordées à certains responsables, tels que les proches de la victime directe, partageant avec elle une communauté de vie, ou victimes par ricochet en qualité d'héritières de celle-ci⁹⁸⁸. En outre, à défaut d'incidence patrimoniale certaine, rien n'interdit en revanche à la victime conductrice

à moteur, ne peut pas être fondée sur les dispositions de la loi du 5 juillet 1985 (...) » ; Cass. 2^e civ., 18 mars 1998, n° 96-19.066 : Bull. civ. II, n° 87, RCA 1998, n° 191. Sur l'action récursoire de la victime conductrice : Cass. 2^e civ., 22 sept. 2005, n° 04-14.856, Inédit ; Cass. 2^e civ., 10 mars 2004, n° 02-13.518 : Bull. civ. II, n° 95 : « le conducteur d'un véhicule terrestre à moteur, impliqué dans un accident de la circulation, qui a réparé, en application de la loi du 5 juillet 1985, les dommages causés à un tiers, peut exercer un recours contre un coauteur n'ayant pas la qualité de conducteur ou de gardien d'un véhicule terrestre à moteur, dans la limite de la part de responsabilité encourue par ce dernier à l'égard de la victime », RCA 2004, n° 185, note GROUDEL H. ; RTD civ. 2004, p. 521, obs. JOURDAIN P. ; Cass. 2^e civ., 22 sept. 2005, n° 04-14.856, Inédit.

⁹⁸¹ Cass. 2^e civ., 4 juill. 2013, n° 12-18.095, Inédit. En pareille hypothèse, la dette de responsabilité du propriétaire est garantie par l'assureur au titre de l'article R. 211-2 C. assur. La victime-conductrice sera donc assurée d'obtenir la réparation de son dommage corporel.

⁹⁸² Cass. 2^e civ., 14 déc. 1987, n° 86-15.885 : Bull. civ. II, n° 266 : « (...) l'obligation de réparation du tiers conducteur d'un véhicule terrestre à moteur impliqué dans un accident n'exclut pas la responsabilité de l'État [du fait de la faute de surveillance d'une institutrice] ».

⁹⁸³ Cass. 2^e civ., 9 déc. 1992, n° 91-13.843 : Bull. civ. II, n° 302 : « l'obligation de réparation incombant au conducteur d'un véhicule terrestre à moteur impliqué dans un accident de la circulation n'exclut pas la responsabilité du gardien de l'animal défini par l'article 1385 [art. 1243 nouveau] du Code civil » ; Cass. 2^e civ., 13 juill. 2000, n° 98-21.530 : Bull. civ. II, n° 126, RTD civ. 2000, p. 847.

⁹⁸⁴ Cass. 2^e civ., 11 juin 2009, n° 08-14.224 : Bull. civ. II, n° 145, RCA 2009, étude n° 11, par GROUDEL H. ; RTD civ. 2009, p. 733, obs. JOURDAIN P.

⁹⁸⁵ À titre d'illustration : Cass. 1^{ère} civ., 15 oct. 2014, n° 13-20.851 : Bull. civ. I, n° 166. En l'espèce, un apprenti motard, victime d'un accident corporel dans lequel était seule impliquée la moto de l'auto-école avec laquelle il avait conclu un contrat tendant à l'apprentissage de la conduite de la moto, a pu demander l'indemnisation de son dommage corporel sur le fondement de l'article 1147 du Code civil (art. 1231-1 nouveau du Code civil).

⁹⁸⁶ Visée à l'art. 1242 C. civ.

⁹⁸⁷ À titre d'illustrations sur l'inapplication de la loi du 5 juillet 1985 en raison de la qualification de voie propre sur laquelle circule le train : Cass. 2^e civ., 17 nov. 2016, n° 15-27.832 : Bull. civ. II, n° 18, RCA 2017, comm. 33, note GROUDEL H. ; Cass. 2^e civ., 8 déc. 2016, n° 15-26.265, Inédit, RCA 2017, comm. 33, note GROUDEL H.

⁹⁸⁸ V. *Supra* n°152.

de réclamer l'indemnisation de son atteinte corporelle au coauteur conducteur victime⁹⁸⁹. Si l'idée cardinale de ces immunités octroyées est celle de préserver la garantie complète de leur entier dommage que leur prévoit la loi de 1985, en interdisant, par le biais d'actions récursoires, de reprendre cette indemnisation due et versée, cette consécration prive le conducteur victime de tout ou partie de la réparation de son atteinte corporelle. Néanmoins, le recours redevient possible lorsque le coauteur lui-même est assuré, dès lors qu'il ne prive aucunement la victime de son indemnisation versée⁹⁹⁰, ou encore lorsque le recours s'exerce directement contre l'assureur du coauteur⁹⁹¹.

201. En définitive, certains recours légaux, ou jurisprudentiellement admis, permettent dans certaines situations accidentelles à la victime conductrice non fautive d'obtenir une indemnisation améliorée, voire totale, de son dommage corporel, si les conditions du droit commun sont réunies. La situation est identique pour celle ayant commis une faute à l'origine causale de son dommage corporel, de sorte d'obtenir une indemnisation minimum, parfois même élargie, voire exceptionnellement intégrale. Toutefois, de tels recours ne sont pas suffisants afin que le dommage corporel de la victime-conductrice fautive fasse l'objet d'une indemnisation similaire à celle qu'offre la loi Badinter aux victimes non-conductrices fautives.

⁹⁸⁹ C'est ainsi le cas lorsque la communauté de vie a cessé entre le coauteur et son conjoint : Cass. 2^e civ., 27 févr. 1991, n° 89-15.862 : *Bull. civ.* II, n° 63, *RTD civ.* 1991, p. 555, obs. JOURDAIN P. ; ou avec un autre membre de la famille : Cass. 2^e civ., 23 mai 2001, n° 99-18.054, *Inédit*, *RCA* 2001, comm. 260, obs. GROUDEL H.

⁹⁹⁰ Cass. 2^e civ., 9 déc. 1992, n° 91-11.409 : *Bull. civ.* II, n° 300 : « (...) M. Z...étant assuré, le recours n'a pas eu pour effet de priver directement ou indirectement les consorts Z... [ayants-droit d'un conducteur et d'une passagère mortellement blessés] de leur indemnisation ».

⁹⁹¹ Cass. 2^e civ., 30 janv. 1991, n° 89-20.072, *Inédit*, *RCA* 1991, comm. n° 140, GROUDEL H. ; Cass. 2^e civ., 2 févr. 1994, n° 92-14.864 : *Bull. civ.* II, n° 42, *Dr. et patr.* 1994 n° 16, p. 75, obs. CHABAS F.

CONCLUSION DU CHAPITRE 1

202. La reconnaissance d'un droit sélectif à réparation du dommage corporel à l'aune de la matérialisation de l'indemnisation des victimes. Conformément à l'esprit de la loi de 1985, il a pu être observé que l'existence d'un droit inconditionnel à réparation du dommage corporel garanti au profit de la victime non-conductrice trouve sa justification dans l'ensemble des règles d'indemnisation privilégiées dont elle dispose en cas d'atteinte corporelle subie. En effet, la consécration de ce droit procède d'une indemnisation irréductible que la loi de 1985 lui accorde. L'irréductibilité de leur indemnisation est probante. Elle se manifeste eu égard au caractère absolu, quasi-automatique et autonome de l'indemnisation de leur dommage corporel. Absolu en raison du principe de l'inopposabilité de causes étrangères connues du droit commun de la responsabilité de la civile, la faute simple commise par la victime, la force majeure et le fait d'un tiers. Quasi-automatique car la victime n'est pas tenue de rapporter les conditions de la responsabilité pour demander l'indemnisation à laquelle elle a droit sur le fondement de la loi. Seule la preuve de l'implication du véhicule dans l'accident lui incombe. C'est d'ailleurs de cette exigence, qu'il convient d'affirmer que la loi Badinter n'infère par un droit à indemnisation du seul constat de la violation des droits fondamentaux, protégeant la corporalité atteinte de la personne du fait du dommage subi. Enfin autonome, car toute action récursoire dirigée contre elle ou ses proches sur le fondement tant de la loi mais surtout du droit commun de la responsabilité est exclue. Ainsi, ce corps de règles spécifiques à la réparation emporte nécessairement l'émergence d'un droit inconditionnel à réparation du dommage corporel en leur faveur.

Toutefois, cette consécration demeure inaboutie. Le droit à indemnisation des victimes non-conductrices n'est pas absolu dès lors que la commission d'une faute qualifiée peut produire des effets au stade de la réparation de son dommage corporel. Ces propos doivent néanmoins être relativisés d'emblée. Elle peut être privée hypothétiquement de son droit à indemnisation en présence de deux cas de figure spécifiques dont l'existence est rarissime. Lorsque le dommage corporel de la victime résulte de la commission d'une faute inexcusable cause exclusive de l'accident d'une part, ou lorsqu'elle aura recherché de manière volontaire sa réalisation d'autre part. Sur ce point, l'analyse antérieure de la vulnérabilité des victimes non-conductrices a révélé que la différence de régimes d'indemnisation entre ces dernières, fondée sur leur état de faiblesse, est à bannir. L'ensemble de ces victimes devait se voir opposer, bien

qu'exceptionnellement retenues, ces deux types de fautes⁹⁹². C'est d'ailleurs ce que préconisaient les projets doctrinaux de réforme de la responsabilité civile – Catala et Terré – ainsi que la proposition de loi Béteille en supprimant l'innoposabilité de la faute inexcusable aux victimes en état de faiblesse. Ce qui aurait emporté pour conséquences d'abaisser la protection super-privilegiée des victimes en état de faiblesse et de renforcer la protection privilégiée, pour sûr assurée grâce à l'interprétation restrictive de la faute inexcusable, à l'égard des victimes en situation de faiblesse. Une telle suggestion aurait-elle eu pour effet de fortifier la consécration d'un droit à réparation du dommage corporel davantage égalitaire entre les victimes non-conductrices.

En revanche, l'affirmation d'un droit inconditionnel à réparation du dommage corporel reconnu au profit des victimes conductrices ne peut être similairement tenue. Une allégation diamétralement opposée à celle susmentionnée demeure en effet davantage appropriée. Ce type de victime est privé d'un droit inconditionnel à réparation car ne bénéficiant aucunement des règles d'indemnisation privilégiées que la loi de 1985 instaure *a contrario* pour le dommage corporel réparable des victimes non-conductrices. Bien que partageant certaines faveurs communes au dispositif légal avec les victimes non-conductrices, de telles règles ne suffisent pas à lui reconnaître un véritable droit inconditionnel à réparation du dommage corporel. La règle qui lui fait défaut et qui se trouve au cœur de la différence de traitement indemnitaire entre victimes d'accidents corporels de la circulation est celle de l'opposabilité de la faute. Contrairement à la victime non-conductrice, l'on va lui opposer systématiquement la moindre poussière de faute simple afin que soit *a minima* limité son droit à indemnisation. Ce faisant, l'étendue de son indemnisation s'analyse uniquement eu égard à la gravité et à la réprobation sociale que sa faute inspire. Admettre la règle de l'opposabilité de la faute de la victime conductrice, c'est vouloir la punir⁹⁹³. L'analyse de la faute commise du fait d'une appréciation unilatérale par les juges du fond témoigne largement en ce sens. La réparation de son atteinte à l'intégrité corporelle ne pouvant être qualifiée d'irréductible en présence d'une faute dont l'origine causale est avérée, convient-il d'admettre que le législateur n'a donc pas souhaité lui reconnaître un droit à réparation du dommage corporel de même valeur que celui dont dispose une victime non-conductrice. Un tel droit ne peut donc être qualifié d'inconditionnel sur le fondement de la loi, ou du moins l'est-il, mais uniquement au regard de la protection personnalisée dont bénéficie uniquement les victimes non-conductrices.

⁹⁹² V. *Infra* Conclusion Titre 2.

⁹⁹³ Sur une analyse générale de la punition de la victime en raison de son comportement fautif, v. : CARVAL S., *La responsabilité civile dans sa fonction de peine privée*, 1995, LGDJ, Bibliothèque de droit privé, t. 250, 417 p., spéc. pp. 318 à 324.

En somme, convient-il d'admettre que la personnalisation des règles d'indemnisation selon la qualité de la victime et selon la nature de la faute est particulièrement critiquable. Si l'usage rarissime de ces fautes offre ainsi à la victime non-conductrice une immunité salvatrice et se perçoit comme un moyen de protéger le droit au respect de son intégrité physique⁹⁹⁴, *a contrario*, l'usage itératif de celles opposées à la victime conductrice ne permet pas une telle protection. Alors même qu'elles subissent toutes deux le même dommage et à l'évidence la même violation des droits fondamentaux dont elles sont titulaires en tant que personne physique.

La consécration d'un droit inconditionnel à réparation du dommage corporel sur le fondement de la loi du 5 juillet 1985 étant dépendante du statut de non-conducteur de la victime de l'accident corporel de la circulation, il est dès lors opportun d'entrevoir ce qui l'anime. *A priori*, la nature corporelle du dommage dont la victime souffre justifie qu'elle en soit titulaire dans la mesure où la réparation d'un tel dommage participe d'une restauration privilégiée de la violation des droits les plus fondamentaux protégeant l'intégrité de sa personne.

⁹⁹⁴ En ce sens : **MORLET L.**, « La faute caractérisée dans le droit de la responsabilité civile », in *Responsabilité civile et assurance, Études offertes à Hubert Groutel*, 2006, LexisNexis, Litec, pp. 291-319, spéc. p. 305.

CHAPITRE 2

L'INFLUENCE DE LA NATURE CORPORELLE DU DOMMAGE RÉPARABLE

203. L'analyse des droits fondamentaux restaurés *via* la nature corporelle du dommage réparable. Partant du postulat que les droits fondamentaux protégeant la corporalité de la personne victime non-conductrice sont des droits fondamentaux prééminents si l'on prend appui sur l'idée d'une hiérarchie des droits fondamentaux, n'est-il pas illogique de penser que le dommage de cette victime à l'origine de la violation de ses droits est placé au sommet de la hiérarchie des dommages réparables en raison de sa nature corporelle au sein de la loi Badinter.

Ainsi, fondant notre démarche sur l'apparente supériorité de la nature corporelle du dommage au sein de la loi, l'acceptation de celle-ci permet, de manière déductive, d'identifier les principaux droits fondamentaux protégeant l'intégrité de cette victime dont la restauration emprunterait nécessairement la même valeur supérieure que celle attribuée à la réparation de son dommage corporel (**Section 1**). Une telle démarche entreprise a pour objectif de tenter de rattacher le droit du dommage corporel aux droits fondamentaux. Plus précisément, cette démarche permet d'avoir recours à ces droits fondamentaux dès lors identifiés afin de justifier, ou du moins expliquer, la reconnaissance d'un droit inconditionnel à réparation du dommage corporel de la victime non-conductrice (**Section 2**).

Section 1. L'identification déductive des principaux droits fondamentaux restaurés

204. Le choix du procédé d'identification. La démarche consiste à identifier les principaux droits fondamentaux violés cachés derrière la protection de l'intérêt lésé par l'atteinte. À cette fin, les définitions réciproquement retenues précédemment à l'égard des notions de dommage et de préjudice intégrant la notion « d'intérêt » nous sont d'une utilité certaine⁹⁹⁵. Bien qu'il fût choisi pour les besoins de l'étude de raccrocher la notion d'intérêt à celle de dommage⁹⁹⁶, il paraît cependant utile à notre démonstration de procéder à l'analyse délicate des droits fondamentaux violés derrière la notion de préjudice. L'objectif est de tenter d'identifier ces droits à travers la détermination de chaque poste de préjudice réparable résultant de la réalisation de l'atteinte corporelle subie par la victime. Ainsi, l'étude s'emploie à

⁹⁹⁵ V. *Supra* n°55.

⁹⁹⁶ V. *Supra* n°56.

rechercher, dans les différents postes de préjudices, les droits fondamentaux violés dont la réparation marquerait la protection. Selon cette approche, les droits fondamentaux restaurés de la victime via l'indemnisation à laquelle elle a droit sur le fondement de la loi de 1985 seraient facilement identifiables. Le préjudice se définissant classiquement comme un « intérêt légitime juridiquement protégé », soit, selon Jhering, comme l'atteinte à un droit subjectif patrimonial ou extrapatrimonial⁹⁹⁷, l'identification du droit fondamental s'effectuerait sur la base de la nature subjective du droit atteint. En ce sens, il sera tentant de retenir le préjudice comme la violation d'un droit subjectif fondamental de la victime. Mais rapidement, les failles de cette démarche ressortiront du fait que le cheminement reposant sur la notion même de préjudice n'est effectivement pas sans susciter certaines incohérences.

Aussi, une analyse nominative des conséquences réparables du dommage corporel (§1) permettra-elle d'observer que derrière l'indemnisation de la victime accidentée de son dommage corporel dans tous ses aspects, se cache principalement en réalité la restauration du droit fondamental à l'intégrité de cette personne (§2).

§1. L'analyse nominative des conséquences réparables du dommage corporel

205. Essai sur l'identification des droits fondamentaux violés concernés. Afin de tenter d'identifier les droits fondamentaux faisant l'objet d'une restauration supérieure à travers l'indemnisation de la victime d'un dommage corporel sur le fondement de la loi de 1985, les conséquences tant patrimoniales (A) qu'extrapatrimoniales réparables du fait de l'atteinte corporelle des victimes d'accidents corporels de la circulation doivent être analysées (B).

A. La restauration à l'aune des préjudices patrimoniaux réparables

206. Démarche. Assimilé au préjudice économique résultant d'une atteinte à la personne, le dommage à un bien immatériel de la victime serait la face visible de la violation du droit de propriété que la victime détient sur ce bien endommagé ou détruit. Sa réparation participe à la restauration implicite de ce droit fondamental, mais de manière très indirecte (1). La restauration de ce droit violé est en réalité absorbée au profit d'une restauration plus large que vise l'indemnisation du dommage corporel. Cette visée permettra-t-elle d'ailleurs

⁹⁹⁷ En ce sens : JHERING R.-V., *op.cit.*, p. 328 ; LAMBERT-FAIVRE Y., PORCHY-SIMON S., *op.cit.*, spéc. p. 21, n° 29.

d'englober la restauration implicite de divers droits fondamentaux violés en cas de préjudices patrimoniaux indemnisables (2).

1. Le cas particulier de la restauration implicite du droit de propriété en cas de dommage aux biens immatériels

207. L'exigence d'un lien juridique existant entre la victime et son dommage immatériel prenant sa source dans l'atteinte à la personne. Afin que la victime puisse se prévaloir de certains préjudices patrimoniaux résultant du dommage corporel qu'elle a subi, il doit nécessairement exister un lien juridique entre celle-ci et ses biens immatériels. À cet égard, le rapport de droit prédominant en matière de droit des biens est inévitablement la propriété⁹⁹⁸.

Traditionnellement, le droit que l'on désigne sous la notion de propriété se définit comme étant « *un droit réel qui, (...) porte directement sur la chose qui en est l'objet* »⁹⁹⁹. Plus précisément, ce droit est celui « *en vertu duquel une personne peut en principe tirer d'une chose tous services sauf exceptions* »¹⁰⁰⁰. Les approches, internationaliste, constitutionnelle et interne, s'accordent sur le fait que la propriété est « *le droit de retirer toutes les utilités économiques des biens* »¹⁰⁰¹. Proclamé par certains auteurs comme « *la quintessence des droits réels* »¹⁰⁰², on dit d'ailleurs de ce droit qu'il demeure la « *clef de voûte du système des biens* »¹⁰⁰³.

À la différence d'autres droits patrimoniaux¹⁰⁰⁴, tant réels¹⁰⁰⁵ que personnels, c'est le seul « *droit subjectif par excellence* »¹⁰⁰⁶, qui porte directement et immédiatement sur la chose et qui n'a aucunement besoin d'être revendiqué à l'égard des tiers. La propriété est alors considérée comme « *le lien le plus étroit qui puisse unir une personne à un bien, ou pour le*

⁹⁹⁸ Définie « *tantôt comme un pouvoir de l'individu sur une chose, tantôt une chose appropriée par lui* », in ZATTARA-GROS A.-F., « Conv. EDH, protocole 1, art. 1 : droit de propriété », *Rép. D. imm.* 2014, spéc. p. 6, n° 11.

⁹⁹⁹ LARROUMET CH., *Droit civil, Les Biens. Droits réels principaux*, t. II, 5^e éd., 2006, Economica, Droit civil, 634 p., spéc. p. 103, n° 195.

¹⁰⁰⁰ VAREILLES-SOMMIERES G., « La définition et la notion juridique de la propriété », *RTD civ.* 1905, p. 444.

¹⁰⁰¹ HELLERINGER G., GARCIA K., « Droits de l'homme/Droits fondamentaux », *RIDC* 2-2014, spéc., p. 314.

¹⁰⁰² BERGEL J.-L., BRUSCHI M., CIMAMONTI S. (dir. GHESTIN J.), *Traité de droit civil, Les biens*, 3^e éd., 2019, LGDJ, Traités, Traité de droit civil, 802 p., spéc. p. 48, n° 48.

¹⁰⁰³ LIBCHABER R., « La recodification du droit des biens », in *Le Code civil, 1804-2004. Livre du bicentenaire*, Dalloz, 2004, pp. 297 à 372, spéc. p. 304, n° 6.

¹⁰⁰⁴ Sur la notion des droits patrimoniaux, v. en ce sens : TERRÉ F., SIMLER PH., *Droit civil, Les biens, op.cit.*, spéc. p. 34, n° 26.

¹⁰⁰⁵ Sur les différents droits réels principaux et accessoires, v. : LARROUMET CH., *op.cit.*, spéc. pp. 22 à 31, n° 28 à 46. Sur la distinction des droits réels et personnels : MALAURIE PH., ET AYNÈS I., *Les biens*, 6^e éd., 2015, LGDJ, Lextenso éd., Droit civil, 432 p., spéc. pp. 107 à 123, n° 349 à 379. Notamment sur les critères de distinction, tels que la « possession », « la transmission successorale », « l'abandon volontaire », « l'opposabilité » et « la sanction en nature », v. spécialement : MALAURIE PH., ET AYNÈS I., *op.cit.*, spéc. p. 114 n° 363.

¹⁰⁰⁶ BERGEL J.-L., BRUSCHI M., CIMAMONTI S. (dir. GHESTIN J.), *Traité de droit civil, Les biens, op.cit.*, spéc. p. 112, n° 97.

dire dans les termes qu'employait le droit romain, elle est une plena in re potestas »¹⁰⁰⁷. Analysant ce droit subjectif patrimonial réel¹⁰⁰⁸ par excellence, Monsieur le Professeur Jean Dadin le présentait plus précisément comme une relation d'appartenance, c'est-à-dire ce lien juridique unissant le titulaire de la chose objet de son droit, ainsi que comme une relation de maîtrise, soit « *la faculté d'agir en maître de la chose* »¹⁰⁰⁹. La naissance de ce droit, bien que subordonnée à celle de la personne¹⁰¹⁰, est donc conditionnée par le lien juridique direct existant entre la personne et la chose appropriée contenue dans son patrimoine, lequel ne « *sert [alors que] d'interface entre la personne et les biens* »¹⁰¹¹. Le droit de propriété n'est alors pas directement lié au patrimoine¹⁰¹² de la personne, mais à ce qui se trouve dans le contenu de celui-ci¹⁰¹³. Affirmé alors comme « *le contenant, le cadre des biens* »¹⁰¹⁴, le patrimoine représente « *l'ensemble des droits et obligations appartenant à une personne [par le biais principalement du droit de propriété], et ayant une valeur pécuniaire* »¹⁰¹⁵. Plus précisément, « *qu'il s'agisse des droits susceptibles d'être établis sur les choses (droits réels) ou des droits d'une personne à l'égard d'une autre (droits personnels), les biens, que caractérise leur valeur*

¹⁰⁰⁷ **LIBCHABER R.**, « La propriété, droit fondamental », in **CABRILLAC R.** (dir.), *Libertés et droits fondamentaux*, 22^e éd., 2016, Dalloz, Spécial CRFPA., 821 p., spéc. p. 827, n° 1021.

¹⁰⁰⁸ La particularité du droit réel est de conférer à la personne un pouvoir direct et immédiat sur une chose corporelle.

¹⁰⁰⁹ **DABIN J.**, *Le droit subjectif*, 1952, Dalloz, 326 p., spéc. p. 89.

¹⁰¹⁰ **STRICKLER Y.**, *op. cit.*, spéc. p. 359, n° 253. Ce principe est néanmoins à tempérer puisqu'il existe d'une part la possibilité qu'un être humain puisse avoir un patrimoine avant sa naissance lorsqu'il y va de son intérêt. Sur ce point : *Supra* n°79 et s. D'autre part, il existe d'autres moyens d'acquérir la propriété d'un bien (v. Livre III du Code civil, aux articles 711 et 712, sous le titre : « des différentes manières dont on acquiert la propriété »). Dans le cadre de notre étude, un seul mode d'acquisition de la propriété se pose comme l'une des conséquences de l'évènement accidentel. Lors du décès de la victime principale, les biens et les droits qui s'y rattachent, tels que le droit de propriété, se transmettent à cause de mort de manière successorale aux héritiers. V. notamment : **MAURY J., VIALLETON H.**, *Traité pratique de droit civil français de Planiol et Ripert*, 6^e éd., 1956, LGDJ, spéc. p. 288, n° 184. À cet égard, le droit de propriété existe donc corrélativement tant que dure le bien et non corrélativement à la durée de vie de son titulaire. Dans l'hypothèse spécifique d'un dommage aux biens du propriétaire décédé dans l'accident, les héritiers ayant qualité à agir disposent ainsi, dès l'ouverture de la succession, d'une éventuelle action en réparation, soit au nom personnel du défunt, soit en leur nom propre par l'effet du mécanisme de l'acquisition automatique du droit de propriété sur les biens de la victime principale. V. en ce sens : **ATIAS CH.**, *Droit civil, les biens*, 12^e éd., 2014, LexisNexis, Manuel, 386 p., spéc. p. 239, n° 315.

¹⁰¹¹ **DRUFFIN-BRICCA S., HENRY L.-C.**, *Droit des biens*, 11^e éd., 2021, Gualino, Mémentos LMD, 252 p., spéc. p. 22.

¹⁰¹² Sur la définition classique du patrimoine, v. : **AUBRY C., RAU C.**, *Cours de droit civil français*, t. VI, 1873, LGDJ, spéc. p. 229 : « *le patrimoine est l'ensemble des biens d'une personne, envisagé comme formant une universalité de droit* ».

¹⁰¹³ V. Cass. com., 12 juill. 2004, n° 03-12.672 : *Bull. civ.* IV, n° 161 : le patrimoine a pour support fondamental la personne, car « *indissociablement lié à [celle-ci]* ». V. sur la justification du lien indissoluble entre la personne et son patrimoine : **BERGEL J.-L., BRUSCHI M., CIMAMONTI S.**, *op.cit.*, spéc. p. 11, n° 4.

¹⁰¹⁴ **DRUFFIN-BRICCA S., HENRY L.-C.**, *Droit des biens*, 4^e éd., 2011, Gualino, Mémentos LMD, 248 p., spéc. p. 22.

¹⁰¹⁵ **MALAUURIE PH., AYNÈS L.**, *op.cit.*, spéc. p. 23 n° 12 ; art. 519 de l'avant-projet de réforme du droit des biens : « *le patrimoine d'une personne est l'universalité de droit comprenant l'ensemble de ses biens et obligations, présents et à venir, l'actif répondant au passif. Toute personne physique ou morale est titulaire d'un patrimoine et, sauf si la loi en dispose autrement, d'un seul* ».

économique, font partie du patrimoine de leur titulaire »¹⁰¹⁶. Dès lors, dans la mesure où la composition de celui-ci se limite aux seules valeurs économiques, puisque cette « *notion de synthèse (...) [le patrimoine] est la représentation pécuniaire de la personne* »¹⁰¹⁷, la victime propriétaire subissant un dommage à son bien immatériel a *ipso facto* droit à indemnisation de celui-ci, objet de propriété, afin que son patrimoine ne soit amoindri. À titre d'illustration, la perte de recettes – bien immatériel – entrée dans la catégorie du préjudice économique ou patrimonial s'entend généralement de l'atteinte portée au patrimoine financier de la victime résultant d'un dommage corporel¹⁰¹⁸ et mérite donc à ce titre réparation. Cet exemple d'atteinte, prenant sa source dans une atteinte à la personne indemnisable, permet de comprendre que la restauration de la violation du droit de propriété est en réalité absorbée lorsque l'atteinte à un type de bien immatériel s'assimile à un préjudice économique résultant du dommage corporel de la victime.

208. La restauration absorbée du droit de propriété en cas de préjudice économique subi résultant du dommage corporel. Selon Monsieur le Professeur Daniel Gutmann, « *la difficulté de parler de propriété des biens immatériels vient du fait que la propriété, dans la définition traditionnelle qu'en donne le Code civil, n'est pas une prérogative sur un bien, mais un faisceau de prérogatives – usus, fructus, abusus* »¹⁰¹⁹. La réunion des prérogatives d'*usus* (le droit d'usage), de *fructus* (le droit de jouir) et d'*abusus* (le droit de disposer) forme la propriété, désignant à la fois le droit de propriété et le bien qui en est l'objet¹⁰²⁰. Le Doyen Roubier affirmait d'ailleurs que l'intégralité de ces attributs, fait de « *la notion du droit de propriété, sur les choses corporelles, mobilières ou immobilières (...) est la forme la plus complète du droit subjectif* »¹⁰²¹.

En s'appuyant sur la conception unitaire du droit français, une atteinte portée à l'une des composantes de ce droit emporterait la violation du droit dans son ensemble. À cet égard, seule la personne titulaire d'un tel droit peut faire valoir l'atteinte aux prérogatives attachées à son droit¹⁰²², notamment car « *ses droits sont protégés en tant que tels* »¹⁰²³. Dès lors, en revendiquant l'indemnisation d'un préjudice économique résultant d'une atteinte à la personne,

¹⁰¹⁶ BERGEL J.-L., BRUSCHI M., CIMAMONTI S., *op.cit.*, spéc. p. 9, n° 2.

¹⁰¹⁷ ATIAS CH., *op.cit.*, spéc. p. 8, n° 9.

¹⁰¹⁸ GALLANT E., *art.cit.*, spéc. p. 31.

¹⁰¹⁹ GUTMANN D., *art.cit.*, spéc. p. 72.

¹⁰²⁰ Conformément à l'art. 544 du C. civ.

¹⁰²¹ ROUBIER P., *Droits subjectifs et situations juridiques*, 1963, Dalloz, Philosophie du droit, 451 p., p. 29.

¹⁰²² LARROUMET CH., *op.cit.*, spéc. p. 104, n° 197.

¹⁰²³ BERGEL J.-L., *La propriété*, 1994, Dalloz, Connaissance du droit, 113 p., spéc. p. 23.

pouvant être considérée comme un dommage à un bien immatériel, la victime réclame indirectement l'indemnisation de l'atteinte portée à l'une de ces prérogatives et donc la restauration de son droit fondamental de propriété.

Force est toutefois d'admettre que dans l'hypothèse d'une atteinte à l'intégrité immatérielle de biens incorporels résultant directement d'une atteinte première à l'intégrité physique de la victime, la restauration de droit fondamental est en réalité absorbée dans l'indemnisation du dommage corporel de la victime. À cet égard, le régime d'indemnisation des atteintes à la personne ne méconnaîtrait pas ce droit. Il paraît évident que l'indemnisation de la perte de salaire, de parts sociales investies dans une entreprise, de clientèle civile, ou encore de chiffre d'affaires d'un fonds de commerce en raison d'une incapacité ou d'une invalidité de la victime ayant subi un dommage corporel imputable à l'accident corporel de la circulation ne pourrait lui être octroyée s'il n'existait pas un lien d'appropriation envers ces biens immatériels. C'est bien parce que la victime dispose des prérogatives d'*usus*, de *fructus* et d'*abusus* que la victime titulaire de ce droit fondamental peut faire valoir les prérogatives attachées à son droit¹⁰²⁴.

En somme, à travers l'effectivité de la réparation du dommage corporel de la victime, la restauration du droit de propriété, même rarissime car existant seulement à travers l'existence de certains préjudices économiques, et implicite car indéniablement absorbée dans cette protection globale de la personne, n'en demeure pas moins tangible. Ainsi, il pourrait être avancé que la restauration détournée du droit de propriété *via* l'indemnisation de certains préjudices patrimoniaux dont souffre la victime d'un dommage corporel concourt à la restauration globale de l'intégrité de cette personne. Une telle démonstration n'est toutefois perceptible qu'au regard de certains préjudices patrimoniaux subis s'analysant en des dommages immatériels résultant de l'atteinte corporelle à la personne. Une analyse distincte doit dès lors être menée concernant la majorité de ceux-ci, dont l'indemnisation participerait de la restauration de divers autres droits fondamentaux de la personne.

2. L'éventuelle restauration implicite de divers droits fondamentaux violés en cas de préjudices patrimoniaux indemnissables

209. Délimitation de la démonstration. La démonstration qui suivra n'est qu'illustrative. Si la majorité des préjudices patrimoniaux de la victime seront abordés afin de

¹⁰²⁴ LARROUMET CH., *op.cit.*, spéc. p. 104, n° 197.

consolider le raisonnement entrepris, en revanche, ceux subis par les victimes par ricochet seront exclus d'une analyse précise aux fins d'une meilleure compréhension et lisibilité¹⁰²⁵.

210. Le rejet de l'assimilation exacte de l'atteinte au droit fondamental objectif à la santé. Il ne fait guère de doute que l'indemnisation de tous les postes de préjudices corporels économiques relatifs aux dépenses de santé rendus nécessaire par l'état pathologique de la victime de l'accident corporel de la circulation participe de la restauration du droit fondamental à « *protection de la santé de la personne* »¹⁰²⁶, et plus particulièrement de celle de son droit aux soins¹⁰²⁷. Le Conseil constitutionnel ne garantit pas le droit à la santé mais celui relatif à la « *protection de la santé* », ce qui est différent¹⁰²⁸. Bien qu'indiscutablement liés dès lors que le droit à la « *protection de la santé* » implique que chaque personne puisse être à même de faire face au coût de l'accès aux soins, « *le droit à la sécurité sociale n'est autre, lorsque la santé a un coût, qu'une condition d'effectivité du droit à la protection de santé* »¹⁰²⁹. L'un ne se limitant pas exclusivement à l'autre et inversement.

¹⁰²⁵ Dès lors que l'on part du constat selon lequel le préjudice se relie au seul concept du droit subjectif atteint, l'ensemble des préjudices réfléchis de droit commun résultant d'une atteinte corporelle de la victime directe ne semblent d'emblée correspondre à la violation concrète d'un droit subjectif existant, et encore moins à la violation d'un droit fondamental. Il ne peut être affirmé par exemple une assimilation entre l'atteinte à un hypothétique droit subjectif à « *niveau financier* » et le préjudice relatif aux pertes de revenus des proches en raison du décès de la victime directe.

¹⁰²⁶ Sur sa consécration internationale : les composantes de ce droit sont affirmées à l'article 25§1 de la DUDH de 1948 énonçant que « *toute personne a droit à un niveau de vie suffisant pour assurer sa santé, son bien-être et ceux de sa famille, notamment pour l'alimentation, l'habillement, le logement, les soins médicaux ainsi que pour les services sociaux nécessaires (...)* » ; mais aussi par le PIDESC de 1966 en son article 12§1 : « *les États-parties au présent Pacte reconnaissent le droit à toute personne de jouir du meilleur état de santé physique et mentale qu'elle soit capable d'atteindre* ». Quant à sa consécration européenne, la CEDH de 1950 ne reconnaît pas formellement le droit à la santé. La consécration européenne de ce droit se perçoit d'abord à l'article 11 de la Charte sociale européenne de 1961, ratifiée par la France en 1972, puis à l'art. 3 de la Convention d'Oviedo du 4 avr. 1997, mais surtout à l'article 35 de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne de 2000 affirmant que « *toute personne a le droit d'accéder à la prévention en matière de santé et de bénéficier de soins médicaux dans les conditions établies par les législations et pratiques nationales. Un niveau élevé de protection de la santé humaine est assuré dans la définition et la mise en œuvre de toutes les politiques et actions de l'Union.* ». En droit interne, la consécration du droit à la santé est l'œuvre du Préambule de la Constitution du 27 oct. 1946, que la Constitution du 4 oct. 1958 a maintenu en vigueur. Conformément au 11^{ème} alinéa du Préambule, la nation « *garantit à tous, notamment à l'enfant, à la mère et aux vieux travailleurs la protection de la santé (...)* ».

¹⁰²⁷ Conformément à la loi n° 2002-303 du 4 mars 2002 relative aux droits des malades et à la qualité du système de santé, ainsi qu'à l'art. L. 1110-1 du Code de la santé publique : « *le droit fondamental à la protection de la santé doit être mis en œuvre par tous les moyens disponibles au bénéfice de la personne (...)* [afin de] *garantir l'égal accès de chaque personne aux soins nécessités par son état de santé (...)* ».

¹⁰²⁸ MOREAU J., « *Le droit à la santé* », *AJDA* 1998, p. 186.

¹⁰²⁹ CASAUX-LABRUNÉE L., « *Le droit à la santé* », in CABRILLAC R. (dir.), *Libertés et droits fondamentaux 2021*, 27^e éd., 2021, Dalloz, Spécial CRFPA, 1000 p., pp. 935-962, spéc. p. 941.

Le sens du droit à la protection de la santé recèle des difficultés¹⁰³⁰. Son contenu est en effet difficilement déterminable du fait de sa formulation générale. Pourvu d'une part d'une dimension individuelle et collective, « *il s'adresse à tous ensemble ou à tout un chacun* »¹⁰³¹. Toutefois, seul l'aspect individuel intéresse notre étude et ne doit pas se comprendre comme le droit absolu d'une personne à une santé parfaite. Il demeure « *un droit à la protection, à la sauvegarde de l'état de santé que chacun est en mesure d'atteindre* » pouvant être affecté par « la nature des choses » ou par autrui¹⁰³². Vêtu d'autre part d'une dimension préventive et curative, le législateur doit veiller à ce qu'il n'y soit pas porté atteinte et doit notamment assurer le rétablissement de cet état en cas d'atteinte *via* un accès et un financement des soins¹⁰³³.

Dès lors, si la protection de la santé vise de manière générale à assurer à chaque personne un « *état de complet bien-être physique, mental et social* »¹⁰³⁴, la victime d'un accident corporel de la circulation auquel est imputable son dommage corporel, est nécessairement atteinte dans ce droit. Une telle violation justifie alors l'existence du préjudice tant temporaire que permanent relatif aux dépenses de santé rendues nécessaires par l'état pathologique de la victime de cet accident corporel. En effet, si un tel préjudice ne s'assimile pas de toute évidence et directement à un droit subjectif « d'obtenir des dépenses de santé », indirectement, l'aspect curatif du droit à la « protection de santé » peut justifier qu'un tel droit fondamental fasse l'objet d'une restauration implicite *via* l'indemnisation de ce chef de préjudice. Bien que la définition retenue d'un préjudice ne permette pas d'identifier ce droit fondamental objectif pourtant violé, dans l'hypothèse où la victime réclame le remboursement des frais liés à sa pathologie traumatique, il paraît difficile de réfuter le fait que l'indemnisation de ce poste de préjudice ne participe en réalité de la restauration de ce droit fondamental. Et plus encore éventuellement, de celle d'un droit à une qualité de vie décente, étant perçu comme l'une de ses composantes¹⁰³⁵.

¹⁰³⁰ V. à ce propos : DUBOUIS L., « *Santé (Droit à la-)* », in ANDRIANTSIMBAZOVINA J., GAUDIN H., MARGUÉNAUD J.-P., RIALS S., SUDRE F. (dir.), *Dictionnaire des Droits de l'Homme*, 1^{ère} éd., 2008, PUF, Quadrige, 876 p., spéc. p. 883.

¹⁰³¹ V. à cet égard : CASAUX-LABRUNÉE L., *art.cit.*, spéc. p. 941.

¹⁰³² V. à cet égard : CASAUX-LABRUNÉE L., *art.cit.*, spéc. 944.

¹⁰³³ *Ibid.*

¹⁰³⁴ La Constitution de l'Organisation mondiale de la Santé, dite OMS, adoptée par la Conférence internationale de la Santé, tenue à New-York du 19 juin au 22 juillet 1946, signée le 22 juillet 1946 et entrée en vigueur le 7 avr. 1948, énonce clairement dans son préambule que : « *la santé est un état de complet bien-être physique, mental et social, et ne consiste pas seulement en une absence de maladie ou d'infirmité. La possession du meilleur état de santé qu'il est capable d'atteindre constitue l'un des droits fondamentaux de tout être humain (...)* ».

¹⁰³⁵ En ce sens : STEICHEN P., « *Évolution du droit à la qualité de la vie – De la protection de la santé à la promotion du bien-être* », *RJE* 2000, p. 361.

211. Interrogations sur une éventuelle restauration du droit à la qualité de vie violé. Originellement, le droit à la vie protège l'homme dans sa sûreté¹⁰³⁶. Mais aujourd'hui, un tel droit peut aussi s'interpréter plus largement à l'aune d'un droit à la vie décente¹⁰³⁷. Ce droit intéresserait « *le bien-être de la personne au-delà même de la protection de la vie et de l'intégrité de la personne* »¹⁰³⁸. Ce nouveau droit économique et social, pourrait-il dès lors emprunter la fundamentalité des droits qui le composent ? Ce « droit à un certain niveau de vie » ne peut être rattaché au fondement de l'article 2 de la Convention européenne des droits de l'homme relatif au droit à la vie entendu strictement comme le droit à la vie physique ou à l'intégrité physique de la personne¹⁰³⁹. Mais dès lors qu'on le perçoit comme le droit « à la protection du bien-être de la victime » se manifestant principalement à travers la protection du droit à la santé de la personne¹⁰⁴⁰, il pourrait en revanche davantage emprunter la fundamentalité de ce droit et ainsi être rattaché à son fondement. L'existence de ce droit spécifique pourrait d'ailleurs justifier, au surplus du droit à la santé, l'indemnisation des préjudices corporels patrimoniaux, tels les frais médicaux et paramédicaux liés aux prothèses. Ceux-ci trouvent en effet leur cause dans le dommage aux appareils et autres dispositifs « personne par nature » ou « personne par destination », endommagés ou détruits en raison de l'accident corporel de la circulation subi par la victime sur le fondement de la loi Badinter¹⁰⁴¹. Ce droit pourrait tout autant intégrer la définition de tels préjudices et faire ainsi l'objet d'une restauration implicite en cas d'indemnisation. Au regard de notre étude, encore faut-il toutefois que la nature subjective de ce droit fondamental soit établie avec certitude. Ce qui ne pas semble pas pour l'heure, acquis. De plus, dans l'hypothèse où une fundamentalité lui serait à l'avenir octroyée par le droit, nul doute qu'il revêtirait une nature objective participant de son exclusion au sein de la notion même d'un préjudice réparable.

212. En outre, à l'image des préjudices relatifs aux dépenses de santé, ceux attraités aux frais divers imputables à l'accident corporel de la circulation ou subis de manière indirecte par les victimes par ricochet d'une part, comme ceux relatifs à toutes les répercussions

¹⁰³⁶ **TERRÉ F., FENOUILLET D.**, *op.cit.*, spéc. p. 96, n° 91.

¹⁰³⁷ *Ibid.* V. aussi : **STEICHEN P.**, « Évolution du droit à la qualité de la vie – De la protection de la santé à la promotion du bien-être », *art.cit.*

¹⁰³⁸ En ce sens : **LENOIR N.**, « Respect de la vie et droit du vivant », in **NOBLE D., VINCENT J-D., ADAM G.**, *L'éthique du vivant*, 1998, UNESCO, 254 p., spéc. p. 175 ; **NEYRET L.**, *op.cit.*, spéc. p. 69, n° 104.

¹⁰³⁹ En ce sens : **RENUCCI J.-F.**, *Droit européen des droits de l'homme, Droits et libertés fondamentaux garantis par la CEDH*, *op.cit.*, spéc. n° 104 ; **STEICHEN P.**, « Évolution du droit à la qualité de la vie – De la protection de la santé à la promotion du bien-être », *art. cit.*

¹⁰⁴⁰ *Ibid.*

¹⁰⁴¹ V. *Supra* n° 67.

professionnelles que cet accident peut engendrer d'autre part, ne sont pas également, *a priori*, directement assimilables à la violation d'un droit subjectif fondamental. Soit car il n'existe pas de droits, de nature subjective, qui peuvent y être reliés. Tel est le cas des frais divers indemnissables. Soit car le droit *a priori* identifiable est de nature objective ou se révélant être à l'inverse de nature subjective, au titre duquel ne correspond pas à une analyse nominative de chaque préjudice économique réparable qui permette de conclure à une réelle assimilation. Tels sont les deux cas de figures constatés s'agissant des seconds préjudices précités.

213. L'absence d'assimilation précise entre les préjudices ayant attrait aux frais divers et la violation de droits fondamentaux subjectifs. L'accident corporel de la circulation subi par la victime peut justifier la mise en place d'équipements adaptés à ces besoins en raison du handicap dont elle souffre. Temporaire ou définitif, la victime peut réclamer l'indemnisation des frais de logement ou de véhicule adaptés. S'agissant du préjudice de frais d'indemnisation relatifs à l'adaptation du logement, bien que celui-ci s'entende comme « *un lieu de bien-être personnel* »¹⁰⁴² revêtant une « *importance vitale et psychologique* »¹⁰⁴³ pour la personne d'une part, et considérant le principe selon lequel chacun doit disposer « *d'un logement décent* »¹⁰⁴⁴ d'autre part, ce préjudice ne s'assimile aucunement à la violation du droit social au logement opposable¹⁰⁴⁵. Le même constat prévaut à l'égard du préjudice de frais d'indemnisation relatif à l'adaptation du véhicule au handicap de la victime de l'accident corporel de la circulation. Derrière l'indemnisation de ce besoin matériel ne se cache pas la violation du droit à la liberté d'aller et venir et plus précisément, la liberté de circuler¹⁰⁴⁶.

En outre, regroupé dans l'analyse des frais divers qui permet une meilleure compréhension de notre démarche, le poste de préjudice autonome « *assistance par tierce personne* »¹⁰⁴⁷ subie par une victime directe ne semble pouvoir s'assimiler directement à l'atteinte à un droit subjectif existant. L'assistance d'une tierce personne a ainsi pour objectif

¹⁰⁴² V. notamment : CEDH, 24 nov. 1986, *Gillow c/ Royaume-Uni*, n° 9063/80, §55, CDE, 1988, p. 466, obs. COHEN-JONATHAN G., *AFDI* 1987, p. 239, obs. COUSSIRAT-COUSTÈRE V., *JDI*, 1987, p. 803, obs. ROLLAND P. et TAVERNIER P. ; CEDH, 9 déc. 1994, n° 16798/90, *Lopez Ostra c/ Espagne* : *JurisData* n° 1994-604071 ; GACEDH, p. 496 ; CEDH, 18 juin 2002 et 30 nov. 2004, *Oneryildiz c/ Turquie* : GACEDH, n° 64, spéc. p. 701 et s., obs. J.-P. Marguénaud.

¹⁰⁴³ LAZAYRAT E., ROCHFELD J., MARGUÉNAUD J.-P., « La distinction des personnes et des choses », *Dr. Fam.* 2013, étude 5, p. 5, n° 16.

¹⁰⁴⁴ Cons. const., n° 95-359 DC, 19 janv. 1995, *D.* 1995, p. 283, chr. PAULIAT H.

¹⁰⁴⁵ Créé par la loi n° 2007-290 du 5 mars 2007 *instituant le droit au logement opposable et portant diverses mesures en faveur de la cohésion sociale (1)*, *JO* 6 mars 2007.

¹⁰⁴⁶ Pour une analyse approfondie de cette liberté : V. *Infra* n°315 et s.

¹⁰⁴⁷ Le projet de décret imposant une nomenclature officielle des postes de préjudices substitue ce poste autonome « assistance temporaire par tierce personne » à celui très hétérogène de « frais divers ». V. à ce propos : LAMBERT-FAIVRE Y., PORCHY-SIMON S., *op.cit.*, spéc. p. 147, n° 164.

d'apporter à la victime l'aide nécessaire lui permettant de suppléer sa perte d'autonomie tout en restaurant sa dignité¹⁰⁴⁸. Ce poste de préjudice indemnise donc les conséquences de la perte d'autonomie de la victime¹⁰⁴⁹, et à cet égard, ne semble intégrer dans sa définition l'atteinte à un éventuel droit subjectif « au besoin d'un service d'aide ».

En somme, une analyse nominative de ces besoins indemnisés ne permet pas d'identifier un droit subjectif, encore moins un droit fondamental violé qui ferait l'objet d'une restauration implicite. Derrière ces postes de préjudices patrimoniaux ne se cacherait en réalité qu'un seul et même droit fondamental subjectif violé faisant l'objet d'une restauration évidente : l'intégrité physique.

214. Le rejet de l'assimilation exacte des préjudices économiques professionnels à l'atteinte au droit au travail. Rarement utilisée dans les textes de droit interne à valeur législative¹⁰⁵⁰, la notion de « liberté du travail » est également peu abordée de manière explicite au sein des textes internationaux¹⁰⁵¹ et européens¹⁰⁵². Le Rapport du comité chargé de définir les principes essentiels du droit du travail, rendu en janvier 2016, propose ainsi un article 11 ainsi formulé : « *chacun est libre d'exercer l'activité professionnelle de son choix* »¹⁰⁵³.

Pour les besoins de l'étude, la référence au préambule de la Constitution de 1946 dans lequel est énoncé en partie que « *chacun a le devoir de travailler et le droit d'obtenir un emploi* » prend tout son sens. Le « devoir de travailler » n'existerait pas en tant qu'obligation

¹⁰⁴⁸ Un arrêt de la Cour de cassation rend compte du caractère essentiel de ce poste de préjudice pour la victime au regard du concept de la dignité de la personne invoquée : Cass. 2^e civ., 23 mai 2019, n° 18-16.651, *Inédit* : « le poste de préjudice lié à l'assistance d'une tierce personne indemnise la perte d'autonomie de la victime restant atteinte, à la suite du fait dommageable, d'un déficit fonctionnel permanent la mettant dans l'obligation de recourir à un tiers pour l'assister dans les actes de la vie quotidienne, lesquels doivent s'entendre, non seulement des actes essentiels à l'alimentation, à la santé, à la propreté et à la sécurité de la victime, mais plus généralement de tous les actes et activités, y compris d'ordre social, de loisir ou d'agrément que requiert l'accomplissement d'une vie normale et l'épanouissement de l'être humain ».

¹⁰⁴⁹ Cette assistance comprend l'aide à la personne, l'aide infirmière, l'aide-ménagère, mais aussi la garde, l'éducation, l'entretien des enfants ou encore l'aide administrative pour la gestion des affaires courantes de la vie.

¹⁰⁵⁰ Art. L. 2141-1 du C. trav. et art. 431-1 du C. pén.

¹⁰⁵¹ Outre les dispositions relatives à l'interdiction de l'esclavage et du travail forcé qui n'entrent aucunement dans notre étude, l'art. 6 §1 du Pacte relatif aux droits économiques, sociaux et culturels dispose que les États parties à ce Pacte reconnaissent le droit au travail « *qui comprend le droit qu'a toute personne d'obtenir la possibilité de gagner sa vie par un travail librement choisi ou accepté* ». Dans une décision du 16 déc. 2008, le juge français a d'ailleurs considéré que cette disposition était applicable directement en droit interne : Cass. soc., 16 déc. 2018, n° 05-40.876 : *Bull. civ. V*, n° 251.

¹⁰⁵² Outre l'art. 4 de la CEDH qui n'entre pas dans notre champ de recherche, en droit de l'Union européenne, l'art. 15 de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne vise la liberté professionnelle comme s'analysant comme le droit « d'exercer une profession librement choisie ou acceptée ». Il est important d'indiquer ici que cet article se combine avec les articles 14 (accès à la formation professionnelle), 29 (accès aux services de placement) et 30 (protection contre le licenciement injustifié).

¹⁰⁵³ Rapport au Premier ministre (Comité Badinter), janv. 2006 [disponible en ligne] : https://travail-emploi.gouv.fr/IMG/pdf/25.01.2016_remise_du_rapport_badinter.pdf.

juridique mais évoquerait davantage l'importance sociale du travail et l'idée selon laquelle la fourniture par chacun de son travail est socialement impérieuse¹⁰⁵⁴. Quant au « droit d'obtenir un emploi », il n'a pas créé une véritable prérogative subjective qui serait le « *droit au travail* »¹⁰⁵⁵. Ne pouvant avec certitude constituer un droit subjectif, le « droit au travail » ne peut, semble-t-il, intégrer la définition même d'un préjudice, et encore moins y être assimilé en cas d'atteinte à chacun des postes de préjudices économiques professionnels, tels que l'incidence professionnelle (perte d'une chance professionnelle, reclassement professionnel, *etc.*), les pertes de gains professionnels futurs, voire la perte d'années d'études scolaires, universitaires ou de formation, tous consécutifs à la survenance du dommage corporel de la victime. Ceux-ci ne correspondent pas en outre respectivement à la violation d'un droit subjectif précis tel que par exemple, un « *droit de faire des études* » lésé dans l'hypothèse d'un préjudice scolaire. Peut-être faudrait-il procéder à une analyse regroupée de ces préjudices pour en déduire que leur indemnisation concourt très indirectement à la restauration de la violation de la liberté fondamentale du travail. Mais cela demeure critiquable. Demeure-t-il alors plus opportun de les analyser globalement à l'aune d'un droit subjectif fondamental distinct qui pourrait vraisemblablement rendre notre analyse plus logique.

215. La restauration vraisemblable du droit à la vie privée violé. Fondant principalement ses dires sur l'interprétation autonome des biens immatériels retenue par la Cour européenne des droits de l'homme, Monsieur le Professeur Jean-François Renucci affirme qu'il est légitime d'étendre l'applicabilité de l'article 8 de la Convention européenne, relatif au droit à la vie privée¹⁰⁵⁶, aux activités professionnelles¹⁰⁵⁷ et aux conséquences de l'exercice de ces activités¹⁰⁵⁸. En effet, les juges européens retiennent que le droit d'exercer une activité professionnelle relève bien de la « vie privée » au sens de l'article 8 de ladite Convention à partir du moment où « *les restrictions apportées à la vie professionnelle ont des répercussions dans la façon dont l'individu forge son identité sociale par le développement des relations avec ses semblables* »¹⁰⁵⁹. Selon ce même auteur, « *les juges européens rejettent toute vision étriquée*

¹⁰⁵⁴ En ce sens : **LOKIEC P., VERKINDT P.-Y.**, « La liberté du travail », in CABRILLAC R. (dir.), *Libertés et droits fondamentaux 2021*, 27^e éd., 2021, Dalloz, Spécial CRFPA, 1000 p., pp. 899-919, spéc. p. 910.

¹⁰⁵⁵ *Ibid. Comp.* : **PICHARD M.**, *Le droit à. Étude de législation française*, 2006, Economica, Recherches Juridiques, 566 p.

¹⁰⁵⁶ Sur une analyse approfondie de ce droit : V. *Infra* n°220.

¹⁰⁵⁷ CEDH, 16 déc. 1992, *Niemietz c/ Allemagne*, n° 13710/88, §29, *JDI* 1993. 755, obs. DECAUX E. et TAVERNIER P., *D.* 1993, somm. 386, obs. RENUCCI J.-F.

¹⁰⁵⁸ CEDH, 23 mars 2006, *Albanese c/ Italie*, n° 77924/01, §66 (incapacités personnelles frappant le failli et découlant automatiquement de la déclaration de faillite).

¹⁰⁵⁹ CEDH, 28 mai 2009, *Bigaeva c/ Grèce*, n° 26713/05, §23, *JCP* 2009, I, 143, n° 16, obs. SUDRE F. ; *RDP* 2010, p. 874, obs. LEVINET M. V. en plus : CEDH, 7 avr. 2005, *Rainys et Gasparavicus c/ Lituanie*, n° 70665/01 ;

de la vie privée au bénéfice d'une conception qui intègre la dimension communautaire et sociale »¹⁰⁶⁰. Faute d'une vision restreinte, rien n'empêche alors que soit interprétée largement cette notion, particulièrement en droit interne, afin d'y inclure tant « le droit à l'identité et au développement personnel, (...) que le droit pour tout individu de nouer et de développer des relations avec ses semblables et le monde extérieur »¹⁰⁶¹. Dès lors, eu égard à la gravité des blessures corporelles que peut subir une victime d'un accident de la circulation, pourrait-il être envisagé d'appréhender par exemple la perte d'une chance professionnelle ou encore la perte d'années d'études scolaires, universitaires ou de formation en résultant comme une atteinte à un certain développement personnel dans le monde du travail.

Qui plus est, par une interprétation très extensive du droit à la vie privée par la Cour européenne, certains auteurs, notamment Monsieur le Professeur Jean-François Renucci, s'interrogent sur l'éventuelle consécration d'un nouveau droit, celui de gagner sa vie par le travail¹⁰⁶², de sorte qu'une évolution dans ce sens semble plus ou moins se dessiner, même si cela s'avère plutôt difficile à mettre en œuvre¹⁰⁶³. Si comme l'affirme Monsieur le Professeur Frédéric Zenati, « c'est une des mutations majeures de la société industrielle que d'avoir mis le travail humain dans le commerce »¹⁰⁶⁴, la force de travail étant considérée comme un bien¹⁰⁶⁵, le droit de gagner sa vie par le travail devrait davantage faire l'objet d'une analyse approfondie. À cet égard, une victime d'un accident corporel de la circulation se trouvant alors en situation d'incapacité ou d'invalidité ne lui permettant plus de « gagner sa vie par le travail » doit alors certainement être légitime à en réclamer indirectement la restauration à l'aune du fondement du droit à sa vie privée via l'indemnisation de ses préjudices économiques professionnels subis. En un sens, de tels préjudices pourraient au final être assimilés de manière générale à la violation du droit à la vie privée.

CEDH, Gr. Ch., 12 juin 2014, *Fernandez Martinez c/ Espagne*, n° 56030/07, *JCP* 2014, chr. 832, n° 13, obs. SUDRE F., *Dr. Social*, 2015, p. 719, obs. MARGUÉNAUD J.-P., *RFDA* 2015, p. 512, obs. LABAYLE H. et SUDRE F. : « le droit d'exercer une activité professionnelle relève bien de la « vie privée » au sens de l'article 8 ».

¹⁰⁶⁰ RENUCCI J.-F., *Droit européen des droits de l'homme. Droits et libertés fondamentaux garantis par la CEDH*, *op.cit.*, spéc. n° 234.

¹⁰⁶¹ RENUCCI J.-F., *Droit européen des droits de l'homme. Droits et libertés fondamentaux garantis par la CEDH*, *op.cit.*, spéc. n° 234.

¹⁰⁶² CEDH, 16 déc. 1992, *Niemietz c/ Allemagne*, n° 13710/88, *D.* 1993, somm. 386, obs. RENUCCI J.-F. V. notamment : CEDH, 11 avr. 2002, *Lallement c/ France*, n° 46044/99, *AJDA* 2002, p. 500, obs. FLAUSS J.-F., et p. 686, obs., HOSTIOU R. ; *RDP* 2003. 689, obs. SURREL H.

¹⁰⁶³ RENUCCI J.-F., *Droit européen des droits de l'homme. Droits et libertés fondamentaux garantis par la CEDH*, *op.cit.*, spéc. n° 236.

¹⁰⁶⁴ ZENATI F., *art.cit.*, spéc. p. 84.

¹⁰⁶⁵ CHATILLON CH., *Les choses empreintes de subjectivité. Étude du droit privé français*, 2010, Universitaires européennes, Broché, 416 p., spéc. p. 56, n° 35.

Partant de ce postulat, dès lors qu'une atteinte à ce droit fondamental ouvre automatiquement droit à réparation en droit commun de la responsabilité sur le fondement de l'article 9 du Code civil, cela justifierait pourquoi l'atteinte à la personne – victime non-conductrice – sur le fondement de la loi Badinter, fait l'objet d'une garantie quasi-automatique de l'indemnisation de son dommage corporel. Aussi, de tels propos expliqueraient la supériorité du dommage corporel dans le droit de la réparation, et plus encore le traitement préférentiel du dommage corporel au sein du dispositif de 1985, soit la primauté de la réparation d'un tel dommage.

216. Bilan. En définitive, le procédé d'analyse nominative de chaque poste de préjudice se révèle en réalité lacunaire, ne permettant pas d'obtenir une identification précise des droits fondamentaux violés, objet d'une restauration implicite *via* le régime d'indemnisation du dommage corporel de la victime.

Aussi, demeure-t-il préférable d'opter pour une démarche distincte afin de comprendre davantage quels droits fondamentaux violés font principalement l'objet d'une restauration implicite *via* l'indemnisation d'un préjudice patrimonial. Cette démarche participera d'une identification plus claire des droits fondamentaux qui entrent dans le champ protecteur du régime d'indemnisation des victimes d'atteintes à la personne imputables à l'accident corporel de la circulation. En ce sens, une vision d'ensemble des préjudices patrimoniaux s'impose et non une analyse fondée sur le contenu de chaque poste de préjudice économique réparable.

Cette analyse au cas par cas précitée, ayant d'ores et déjà confirmé ses failles, se confirme également concernant les préjudices extrapatrimoniaux de la victime. En effet, l'absence de similitude entre un poste de préjudice non-économique et l'atteinte à un droit subjectif fondamental demeure encore plus flagrante.

B. La restauration à l'aune des préjudices extrapatrimoniaux réparables

217. Délimitation de la démonstration. Une multitude de préjudices moraux réparables dont une victime d'un accident corporel de la circulation peut souffrir existe. Aussi et surtout, au regard d'un procédé lacunaire d'identification du droit subjectif fondamental à l'aune de la définition même d'un préjudice, seuls quelques exemples suffisent pour confirmer que l'identification des droits fondamentaux faisant l'objet d'une restauration *via* le régime d'indemnisation des atteintes à la personne doit s'opérer autrement.

218. Illustrations de l'absence évidente de similitudes entre les préjudices corporels non-économiques subis par la victime et la violation de droits subjectifs spécifiques. Certains préjudices relatifs aux souffrances physiques ou psychiques endurées ne peuvent être assimilés à des droits subjectifs de la personne et donc encore moins à des droits fondamentaux. À titre d'illustrations, au préjudice d'esthétique ne correspond pas l'atteinte à un « *droit à la beauté* »¹⁰⁶⁶ ou encore à un « *droit sur l'apparence physique* »¹⁰⁶⁷ de nature subjective à limiter la liberté d'autrui. Il en est de même concernant le préjudice d'agrément, lequel ne s'apparente aucunement à la lésion d'un « droit aux loisirs » ou « *au plaisir de la vie* »¹⁰⁶⁸. L'existence d'un préjudice sexuel, dont l'absence de reconnaissance de la lésion d'un droit subjectif « à la sexualité », voire d'un « droit au plaisir » et/ou encore d'un « droit de procréer », ne fait également guère de doute¹⁰⁶⁹.

Il se peut également qu'une victime souffre d'un véritable choc émotionnel participant d'une incapacité constatée médicalement qui pourra être indemnisée au titre d'un déficit fonctionnel temporaire ou permanent. À cet égard, si l'indemnisation d'un tel préjudice vise à compenser l'état d'invalidité temporaire ou permanente de la victime, participe-t-elle indirectement d'une restauration d'un droit subjectif « de ne pas souffrir » ? À l'évidence, la réponse est négative. Un tel droit n'existe pas. Le même constat vaut notamment s'agissant du préjudice d'accompagnement, lequel ne peut être rattaché à un « droit d'avoir un mode de vie paisible ».

Partant, si ces différents exemples mettent davantage en lumière les failles de la démonstration de la violation de droits subjectifs notamment fondamentaux, assimilables de manière certaine à un préjudice extrapatrimonial, certains préjudices moraux interrogent toutefois.

219. Questionnement sur l'assimilation de certains préjudices moraux à des droits fondamentaux subjectifs. Un doute subsiste concernant les préjudices moraux de perte de chance et d'affection en cas de décès.

S'agissant de la perte de chance, la jurisprudence a souvent reconnu à la victime d'un accident corporel de la circulation, l'indemnisation de la perte d'une chance d'améliorer sa

¹⁰⁶⁶ En ce sens : **PORCHY-SIMON S.**, « Dommage », in ALLAND D., RIALS S. (dir.), *Dictionnaire de la culture juridique*, 2003, Lamy, PUF, 1649 p., spéc. p. 414 ; **BARY M.**, *op.cit.*, spéc. n° 102.

¹⁰⁶⁷ **DUGUÉ M.**, *op.cit.*, spéc. p. 137, n° 158.

¹⁰⁶⁸ **PRADEL X.**, *op.cit.*, spéc. p. 473, n° 432.

¹⁰⁶⁹ En ce sens : **PORCHY-SIMON S.**, « Dommage », in ALLAND D., RIALS S. (dir.), *Dictionnaire de la culture juridique*, 2003, Lamy, PUF, 1649 p., spéc. p. 414 ; **BARY M.**, *op.cit.*, spéc. n° 102.

situation sociale. Ainsi, la victime, contrainte d'arrêter ses études alors qu'elle était en deuxième année d'études supérieures, a perdu « *une chance sérieuse d'acquérir une situation meilleure que celle à laquelle ses facultés actuelles lui permettent de prétendre* »¹⁰⁷⁰. Il en est de même de la victime qui a perdu la chance de se présenter à un examen ou un concours¹⁰⁷¹. Dans chacune de ces espèces, la perte de chance a été indemnisée. Pour autant, cette indemnisation restaure-t-elle implicitement la violation d'un droit subjectif fondamental ? Un auteur a été jusqu'à soutenir qu'un tel préjudice n'est « *pas sans lien avec l'existence ou la reconnaissance de droits subjectifs. Son indemnisation répare la privation d'un droit subjectif qui, selon les circonstances, aurait été probablement reconnu* »¹⁰⁷². L'indemnisation de la perte d'une chance serait donc « *liée à l'existence d'un droit subjectif. Elle répare soit la privation d'un droit subjectif probable, soit la violation d'un droit subjectif* »¹⁰⁷³. Certes, mais de quel droit parle-t-on ? Les propos, non loin d'être juridiquement inexacts, manquent néanmoins de précision. Si la perte de chance doit nécessairement être rattachée à une situation subjective, elle-même protégée par un droit subjectif qui aurait été lésé, il pourrait être avancé par exemple que le préjudice de la perte de chance de fonder une famille puisse être corrélativement assimilé à la violation du droit à la famille et être indemnisé à ce titre. Mais au regard des exemples jurisprudentiels ci-dessus précités, le préjudice de perte de chance, dont la nature varie selon la situation préjudiciable dont souffre la victime, ne semble pouvoir constamment être assimilable à la violation d'un droit subjectif fondamental.

Quant au préjudice d'affection, certains auteurs n'hésitent pas à le rattaché à la violation d'un « droit à l'affection », voire à celle d'un « droit à l'intégrité affective » en tant que droit de la personnalité protégeant juridiquement cet intérêt¹⁰⁷⁴. Mais de tels propos soutenus font davantage penser que le droit subjectif fondamental dont il est véritablement question n'est autre que le droit à l'intégrité psychique de la personne¹⁰⁷⁵. Ce qui semble d'ailleurs être le cas pour le préjudice moral de perte de chance, tout comme l'ensemble des préjudices extrapatrimoniaux dont la victime souffre à la suite d'un accident corporel de la circulation.

¹⁰⁷⁰ CA Pau, 27 oct. 1998, *JAMP* 1999/1175, note Krajeski D.

¹⁰⁷¹ Trib. civ. Bordeaux, 16 févr. 1959, *D.* 1960, p. 622 ; Cass. 2^e civ., 17 févr. 1961, *Gaz. pal.* 1961, 1, 400.

¹⁰⁷² BARY M., *op.cit.* spéc. n° 106.

¹⁰⁷³ *Ibid.*

¹⁰⁷⁴ POUSSON J., POUSSON A., *L'affection et le droit*, 1990, CNRS, coll. « Sciences sociales », 416 p., spéc. pp. 269 et 360.

¹⁰⁷⁵ En ce sens : SAINT-PAU J.-CH., « La distinction des droits de la personnalité et de l'action en responsabilité civile », in *Responsabilité civile et assurances, Études offertes à Hubert Groutel*, 2006, LexisNexis Litec, pp. 405- 428, spéc. p. 409, note 17.

220. La restauration principale du droit fondamental à l'intégrité psychique. Un droit fondamental pourrait servir de base au raisonnement : celui du droit au respect de la vie privée¹⁰⁷⁶. Le domaine de la vie privée¹⁰⁷⁷ est en effet interprété très largement par la Cour européenne des droits de l'homme. La Cour affirme que ce domaine englobe « *l'intégrité physique et morale d'une personne* »¹⁰⁷⁸, mais aussi le droit de mener une vie familiale¹⁰⁷⁹, sentimentale, ou encore sexuelle¹⁰⁸⁰. Dans le cadre d'un accident corporel de la circulation, certains préjudices extrapatrimoniaux subis par la victime peuvent ainsi questionner à l'égard d'un parallélisme potentiel avec la lésion du droit au respect de la vie privée, perçu telle que « *la matrice des droits de la personnalité ayant pour objet de protéger l'intégrité morale* »¹⁰⁸¹ de la personne.

La loi de 1985 hisse au sommet de la restauration des droits fondamentaux d'une victime d'atteinte corporelle, le droit fondamental à l'intégrité psychique. Elle protège en effet distinctement les conséquences indemnisables de l'atteinte corporelle à travers l'établissement d'une règle d'indemnisation particulièrement protectrice envers l'aspect moral de la réparation, au détriment de l'aspect patrimonial. La réparation prédominante des préjudices moraux offre incidemment à la victime une restauration intangible de son droit à l'intégrité psychique, participant d'une restauration quasi-intangible de son droit à l'intégrité physique. C'est d'ailleurs en pareille hypothèse que la loi Badinter s'inscrit dans la « *tendance [perceptible] à la hiérarchisation des préjudices réparables* »¹⁰⁸².

¹⁰⁷⁶ Signification : v. : CA Paris, 1^{ère} ch., B, 5 déc. 1997 : « *la vie privée s'entend de l'intimité de l'être humain en ses divers éléments afférents notamment à sa vie familiale, à sa vie sentimentale, à son image ou à son état de santé, qui doivent être respectés en ce qu'ils ont trait à l'aspect le plus secret et sacré de la personne* ».

¹⁰⁷⁷ Consécration en droit interne : art. 9 C. civ : « *chacun a droit au respect de sa vie privée* » ; en droit international : art. 8, 1^o de la CEDH : « *toute personne a droit au respect de sa vie privée et familiale (...)* ». L'ingérence dans l'exercice de ce droit doit être « *prévue par la loi* » ou « *nécessaire dans une société démocratique* » ; art 12 de la DUDH de 1948 : « *nul ne sera l'objet d'immixtions arbitraires dans sa vie privée, sa famille (...). Toute personne a droit à la protection de la loi contre de telles immixtions ou de telles atteintes* ». La formulation est reprise également par l'art. 17 du Pacte des Nations-Unies de 1966.

¹⁰⁷⁸ CEDH, 19 févr. 1998, *Guerra c/ Italie*, req. n° 14967/89, *AJDA* 1998, p. 984, chr. FLAUSS J.-F. ; *D.* 1998, p. 370, obs. RENUCCI J.-F. ; *D.* 1998, p. 371, obs. FRICERO N. ; *RTD civ.* 1998, p. 515, obs. MARGUENAUD J.-P. ; CEDH, 24 févr. 1998, *Botta c/ Italie*, req. n° 21439/93, *D.* 1998, somm. 371, note FRICERO N. ; *AJDA* 1998, p. 984, chr. FLAUSS J.-F. ; *RTD civ.* 1999, p. 498, obs. MARGUENAUD J.-P.

¹⁰⁷⁹ Sur la consécration de la valeur constitutionnelle du droit de mener une vie familiale, v. : Cons. const., n° 93- 325 DC, 13 août 1993, cons. 69 et 70 ; art. 66 de la Constitution : « *nul ne peut être arbitrairement détenu. L'autorité judiciaire, gardienne de la liberté individuelle, assure le respect de ce principe dans les conditions prévues par la loi* ».

¹⁰⁸⁰ La vie sexuelle est intégrée à la vie privée au sens de l'art. 8 de la Convention. V. à titre d'illustration : CEDH, 26 mars 1985, *X et Y c/ Pays-Bas*, req. n° 8978/80, §22, *RSC* 1985, p. 629, obs. PETTITIL.-E. ; *CDE* 1988, p. 462, obs. COHEN-JONATHAN G.

¹⁰⁸¹ SAINT-PAU J.-CH., « L'article 9 du Code civil : matrice des droits de la personnalité », *D.* 1999, p. 541.

¹⁰⁸² LEDUC F., « Synthèse des travaux du GRERCA », in Recueil des travaux du Groupe de Recherche Européen sur la Responsabilité Civile et l'Assurance (GRERCA), *Le droit français de la responsabilité civile confronté aux projets européens d'harmonisation*, 2012, IRJS, Bibliothèque de l'Institut de recherche juridique de la Sorbonne-André Tunc, pp. 899- 907, spéc. p. 905.

221. Une hiérarchisation des préjudices corporels réparables visée à l'article 31 de la loi de 1985. En analysant le « *chapitre II : des recours des tiers payeurs contre les personnes tenues à réparation d'un dommage résultant d'une atteinte à la personne* »¹⁰⁸³, le législateur de 1985 a semble-t-il créé au surplus d'une hiérarchisation des dommages, une seconde hiérarchie implicite au sein des conséquences du dommage corporel, laquelle transparaissait à la lecture de l'ancien article 31 de la loi Badinter¹⁰⁸⁴. Il ressortait de cette disposition une meilleure protection du droit indemnitaire des préjudices « *à caractère personnel* » car eux seuls, à l'exclusion des préjudices patrimoniaux, échappaient automatiquement aux recours subrogatoires des tiers payeurs¹⁰⁸⁵. Lors de son élaboration, la loi Badinter assurait alors un système d'imputation véritablement ciblé des créances des tiers payeurs. Cela avait pour conséquence d'offrir à la victime un droit indemnitaire intouchable des préjudices extrapatrimoniaux. Partant, l'ancienne rédaction de l'article 31 de cette loi attestait nettement de la reconnaissance d'une protection hiérarchisée des préjudices corporels réparables résultant d'une atteinte à l'intégrité physique de la victime. La nouvelle version de l'article précité, issue de la réforme du recours des tiers payeurs en 2006, apporte certaines précisions, au point d'alimenter le débat sur cette hiérarchie dont l'existence est controversée.

222. Le maintien de la hiérarchie des préjudices corporels réparables. Sur le fondement de cet article, le nouveau mode d'imputation des prestations sociales bouleverse l'assiette du recours subrogatoire des tiers-payeurs. Dorénavant, « *les recours subrogatoires des tiers payeurs s'exercent poste par poste sur les seules indemnités qui réparent des*

¹⁰⁸³ Les dispositions contenues dans ce chapitre ne s'appliquent pas uniquement aux accidents de la circulation mais également, conformément à l'article 28 de la loi n° 85-677 du 5 juill. 1985, « *aux relations entre le tiers payeur et la personne tenue à réparation d'un dommage résultant d'une atteinte à la personne, quelle que soit la nature de l'évènement ayant occasionné ce dommage* ».

¹⁰⁸⁴ Art. 31 alinéa 1^{er} de loi n° 85-677 du 5 juill. 1985, version en vigueur du 1 janv. 1986 au 22 déc. 2006 : « *ces recours s'exercent dans les limites de la part d'indemnité qui répare l'atteinte à l'intégrité physique de la victime à l'exclusion de la part d'indemnisation à caractère personnel correspondant aux souffrances physiques ou morales par elle endurées et au préjudice esthétique et d'agrément ou, s'il y a lieu, de la part d'indemnité correspondant au préjudice moral des ayants droit* ». Sur l'affirmation de l'existence implicite d'une hiérarchie des préjudices visée à l'article 31 de la loi de 1985, v. en ce sens : **DUGUÉ M.**, *op.cit.*, spéc. p. 256, n° 287 ; **PORCHY-SIMON S.**, « Point de vue extérieur », in *Le droit français de la responsabilité civile confronté aux projets européens d'harmonisation*, Recueil des travaux du Groupe de Recherche Européen sur la Responsabilité Civile et l'Assurance (GRERCA), 2012, IRJS, Bibliothèque de l'Institut de recherche juridique de la Sorbonne-André Tunc, pp. 909-917, spéc. p. 913.

¹⁰⁸⁵ Sur l'énumération légale des prestations ouvrant droit au recours des tiers payeurs : art. 29 de la loi n° 85-677 du 5 juillet. 1985, modifié par la loi n° 94-678 du 8 août 1994. V. en plus sur la constitutionnalité de cet art. 29 : Cons. const., 24 févr. 2017, n° 2016-613 QPC ; **GROUTEL H.**, « L'article 29 de la loi du 5 juillet 1985 devant le Conseil constitutionnel », *RCA* 2017, étude 7.

préjudices qu'elles ont pris en charge, à l'exclusion des préjudices à caractère personnel »¹⁰⁸⁶. Dans l'intérêt des victimes, les postes de préjudices qui n'ont donc pas fait l'objet d'une indemnisation par les prestations des tiers payeurs échappent à leur mainmise¹⁰⁸⁷. La victime est alors assurée de conserver une part d'indemnisation des postes non indemnisés par les tiers payeurs. À cet égard, le recours « poste par poste » participe de l'établissement d'une hiérarchie plus visible des préjudices corporels réparables. En effet, si depuis 1985, le principe est celui d'exclure du recours subrogatoire des tiers payeurs l'ensemble des préjudices moraux, en pratique, le procédé d'imputation s'opérait globalement sur l'ensemble des préjudices subis par la victime et pouvait par conséquent atteindre la part d'indemnisation normalement intouchable des préjudices à caractère personnel. Le recours « poste par poste » voulu par le législateur se veut ainsi davantage protecteur des victimes indemnisées de leurs préjudices moraux. Mais pour que cette protection soit réellement effective, il serait opportun d'attribuer à la nomenclature des préjudices un réel fondement législatif ou réglementaire et de mettre en place une table de concordance entre les préjudices indemnisés et les prestations versées par les tiers payeurs¹⁰⁸⁸. La consécration de cette norme juridique dotée pour l'heure d'une force normative¹⁰⁸⁹ permettrait notamment de consolider la nature extrapatrimoniale de certains préjudices tels que le déficit fonctionnel, lequel est « *strictement personnel et inséparable de la « personne-sujet* » »¹⁰⁹⁰. Incidemment, une réelle protection privilégiée au sein de la loi Badinter serait conférée à ce type de préjudice, à l'instar des divers autres préjudices non-économiques exclus du recours subrogatoire des tiers payeurs¹⁰⁹¹.

223. Une hiérarchie affaiblie. En réaffirmant à l'article 31 alinéa 1^{er} que les « préjudices à caractère personnel » sont exclus de l'exercice du recours subrogatoire des tiers payeurs, la protection indemnitaire jusqu'alors établie reste apparemment similaire à celle instaurée en 1985 par la loi Badinter. Pourtant, à la lecture de l'alinéa 3 de l'article précité, une

¹⁰⁸⁶ Version modifiée de l'art. 31 de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 par l'article 25 de la loi n° 2006-1640 du 21 déc. 2006 de financement de la sécurité sociale, *JO* 22 déc., p. 19315.

¹⁰⁸⁷ V. **SABARD O.**, « Quelle typologie des postes de préjudice ? Poste de préjudice et assiette de recours des tiers payeurs », *RCA* 2010, dossier 7.

¹⁰⁸⁸ En ce sens : **PORCHY-SIMON S.**, « Régime juridique du recours des tiers payeurs après la réforme opérée par la loi du 21 décembre 2006 », *JCP* 2009, I, 195.

¹⁰⁸⁹ **ROBINEAU M.**, « Le statut normatif de la nomenclature Dintilhac des préjudices », *JCP* 2010, I, 612.

¹⁰⁹⁰ **LAMBERT-FAIVRE Y., PORCHY-SIMON S.**, *op.cit.*, spéc. p. 32, n° 42.

¹⁰⁹¹ En ce sens : **BLOCH C.**, « Dommage corporel : recombinaison des préjudices fonctionnel et d'agrément à l'aune de la nomenclature Dintilhac », *JCP* 2009, chr. 248. *Contra.* sur l'absence d'une protection privilégiée de certains préjudices extrapatrimoniaux : Cass. Ass. Plén., 19 déc. 2003, n° 02-14.783 : *Bull. A.P.*, n° 8, *JCP* 2004, II, n° 10008, note **JOURDAIN P.**, et I. 163, n° 32 et s., obs. **VINEY G.** ; *D.* 2004, p. 161, note **LAMBERT-FAIVRE Y.** ; *RCA* 2004, chr. n° 9, par **GROUTEL H.** ; *LPA* 2004, n° 74, p. 14, note **STEINLE-FEUEBACH M-F.** ; *RTD civ.* 2004, p. 300, obs. **JOURDAIN P.**

telle protection est dorénavant tempérée par exception. Les préjudices non-économiques ne sont plus automatiquement exclus de l'assiette du recours subrogatoire des tiers payeurs dès lors que ces derniers démontrent qu'ils les ont effectivement réparés¹⁰⁹². La loi subordonne un tel recours à deux conditions : la preuve du versement effectif et préalable de la prestation à la victime par le tiers payeur d'une part, et la preuve que cette prestation versée indemnise de manière incontestable un poste de préjudice personnel d'autre part. Les tiers payeurs sont donc enjoins d'apporter la preuve de leur versement pour les préjudices extrapatrimoniaux alors qu'ils en sont dispensés pour les préjudices patrimoniaux. L'exercice du recours des tiers payeurs est ainsi certainement plus complexe pour les préjudices personnels. À cet égard, en établissant exclusivement des conditions strictes à l'égard de l'exercice du recours relatives aux préjudices à caractère personnel et non à l'égard de celui relatif aux préjudices économiques de la victime, cela révèle sans doute la volonté du législateur de préserver la protection du droit indemnitaire des préjudices à caractère personnel. Une certaine hiérarchisation des préjudices au sein-même du dommage corporel n'a donc pas totalement été remise en cause par la réforme du recours des tiers payeurs. Elle existe encore de manière implicite entre les préjudices à caractère personnel et non personnel en raison du sort distinct que leur réservent les articles 31 et suivants de la loi Badinter¹⁰⁹³. Faut-il convenir que la protection privilégiée des préjudices à caractère personnel n'a pas été totalement abandonnée, mais que, « *la summa divisio, initiée par la loi de 1985 entre les préjudices patrimoniaux (économiques), soumis à recours, et les préjudices extrapatrimoniaux (personnels), non soumis à recours, en sort logiquement affaiblie* »¹⁰⁹⁴. Faut-il alors approuver la proposition de loi sénatoriale de 2020 portant réforme de la responsabilité civile et éventuellement mettre un terme à cet affaiblissement.

¹⁰⁹² Art. 31 alinéa 3 de la Loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 : « (...) si le tiers payeur établit qu'il a effectivement et préalablement versé à la victime une prestation indemnisant de manière incontestable un poste de préjudice personnel, son recours peut s'exercer sur ce poste ». Pour une application récente de l'admission d'un tel recours : Cass. crim., 31 mars 2020, n° 19-80.428, *Inédit*. En l'espèce, les juges du fond avaient limité l'assiette du recours subrogatoire du tiers payeur (l'organisme de sécurité sociale suisse) au seul déficit fonctionnel permanent évalué. La Cour de cassation rappelle à la Cour d'appel que l'assiette de ce recours s'effectue sur l'ensemble des préjudices à caractère personnel subis par la victime, autre que le déficit fonctionnel permanent, et à cet égard censure la décision rendue : « *en se déterminant ainsi, sans rechercher comme il le lui était demandé, si l'indemnité de réparation de l'atteinte à l'intégrité physique versée par l'organisme social suisse, ne réparait pas d'autres préjudices à caractère personnel subis par la victime que ceux correspondant au déficit fonctionnel permanent, question préalable à celle de l'assiette du recours du tiers payeur selon la nomenclature française des postes de préjudice, la cour d'appel n'a pas justifié sa décision* ».

¹⁰⁹³ En ce sens : **PORCHY-SIMON S.**, « Point de vue extérieur », *art.cit.*, spéc. p. 913.

¹⁰⁹⁴ **LE TOURNEAU PH.** (dir.), *Droit de la responsabilité et des contrats. Régimes d'indemnisation, op.cit.*, spéc. p. 2278, n° 5223.23.

224. La réaffirmation d'une protection privilégiée des préjudices extrapatrimoniaux. Inspirée par le projet de réforme du droit de la responsabilité civile de 2017¹⁰⁹⁵, la proposition de loi sénatoriale du 29 juillet 2020 envisage de codifier le recours des tiers payeurs, limitant clairement celui-ci aux préjudices patrimoniaux. En cela serait abrogé le chapitre II de la loi du 5 juillet 1985¹⁰⁹⁶. L'article 1278 de la proposition énoncera très clairement que « *les prestations donnant lieu à recours subrogatoire s'imputent poste par poste sur les seules indemnités dues par le responsable pour les chefs de préjudices pris en charge par le tiers payeur, à l'exclusion des préjudices extrapatrimoniaux* ». Ainsi, cet article aurait pour effet de perpétuer la règle du recours subrogatoire poste par poste, rompant néanmoins partiellement avec la solution actuelle en vigueur à l'article 31 de loi du 5 juillet 1985¹⁰⁹⁷. En effet, cet article pourrait restreindre la règle aux seuls postes de préjudice patrimoniaux, mettant ainsi fin à une jurisprudence contestée de la Haute cour. Les préjudices extrapatrimoniaux seraient alors de nouveau évincés de l'assiette du recours des tiers, comme tel était le cas avant la réforme du recours des tiers payeurs en 2006. Ainsi, la protection privilégiée du droit indemnitaire de ces préjudices pourrait être réaffirmée, participant sans aucun doute d'une protection essentielle du droit à l'intégrité psychique de la victime en cas d'atteinte corporelle subi du fait d'un accident de la circulation.

Dès lors cette démarche s'est inscrite dans notre étude afin de démontrer la place importante du droit à l'intégrité morale au sein du régime d'indemnisation des victimes d'accidents corporels de la circulation. En effet, l'effectivité de la restauration de ce droit à travers une indemnisation quasi-intangible révèle la place non négligeable du droit fondamental à l'intégrité psychique de la victime au sein du régime des atteintes à la personne de la loi du 5 juillet 1985. La protection acquise de ce droit serait en outre la clé d'une restauration quasi-intangible du droit à l'intégrité physique de la victime, justifiant en définitive la supériorité du dommage corporel sur le dommage matériel au sein du régime d'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation.

¹⁰⁹⁵ Le *Projet de réforme de la responsabilité civile*, présenté le 13 mars 2017, par Jean-Jacques Urvoas, proposait déjà à l'article 1276 alinéa 1^{er} l'exclusion des préjudices corporels extrapatrimoniaux de l'assiette du recours des tiers-payeurs : « *les prestations donnant lieu à recours s'imputent poste par poste sur les seules indemnités dues par le responsable pour les chefs de préjudice pris en charge par le tiers payeur, à l'exclusion des préjudices extrapatrimoniaux* ».

¹⁰⁹⁶ V. l'art. 3 de la proposition de loi sénatoriale n° 678 portant réforme de la responsabilité civile, 29 juill. 2020.

¹⁰⁹⁷ En ce sens : **PORCHY-SIMON S.**, « La réparation du préjudice moral : quelles limites », in **MALLET-BRICOUT B.** (dir.), *Vers une réforme de la responsabilité civile française*, 2018, Dalloz, Thèmes & commentaires, Actes, pp. 109-119, spéc. p. 109. Bien que l'auteur fit allusion à l'article 1276 alinéa 1^{er} du projet de réforme de 2017, un tel constat vaut sans nul doute pour l'article 1278 de la proposition de la loi de 2020 confirmant une telle règle.

225. Bilan. En somme, à l'instar de celles précédemment citées et relatives aux préjudices patrimoniaux, ces quelques illustrations ne permettent pas non plus d'affirmer que derrière chaque poste de préjudice moral se cache un droit subjectif lésé et encore moins un droit fondamental violé. L'identification des droits fondamentaux lésés de la victime faisant l'objet d'une restauration ne peut donc clairement s'opérer à travers l'étude de chaque préjudice moral subi indemnisé. En revanche, il peut être soutenu que l'indemnisation de l'ensemble de ces préjudices de nature extrapatrimoniale ait pour principale finalité de restaurer globalement l'atteinte au droit à l'intégrité psychique de la victime. Ce qui permet en fin de compte d'assimiler largement la composante morale du dommage corporel à la violation de droit fondamental.

Cependant, dans l'hypothèse d'un accident corporel de la circulation, c'est avant tout le droit à l'intégrité physique qui fait l'objet d'une restauration *via* l'indemnisation des conséquences extrapatrimoniales de la victime. Il semble alors plus logique d'admettre que la restauration de l'atteinte au droit au respect de l'intégrité morale est incluse, à l'instar des divers autres droits fondamentaux précédemment cités, dans celle du droit à l'intégrité physique de la victime, et de manière plus générale dans celle du droit à l'intégrité de la personne. L'ensemble des droits fondamentaux susmentionnés contribuant, sans nul doute, à assurer son effectivité.

§2. La restauration centralisée autour du droit à l'intégrité de la personne

226. Analyse retenue à l'aune de la notion de dommage corporel réparable. Selon toute apparence, la légitimité de la réparation des préjudices analysés interroge. La légitimité de la réparation d'un préjudice dépend de son caractère licite. Or, c'est l'existence d'un droit subjectif protégeant un intérêt légitime lésé qui fonde la licéité du préjudice¹⁰⁹⁸, et qui permet de surcroît l'indemnisation de la victime. Pour être réparables, les préjudices devraient alors nécessairement correspondre à la violation d'un droit subjectif¹⁰⁹⁹. Il est en effet admis que l'« *on tend dans le droit positif actuel à discerner un préjudice derrière toute atteinte à un droit subjectif* »¹¹⁰⁰. Pourtant, a-t-on pu observer que la majorité des préjudices subis par les victimes d'accidents corporels ne sont pas directement assimilés à une atteinte à un intérêt juridiquement protégé, autrement dit à un droit subjectif lésé. Bien que légitimes, les préjudices précités ne devraient donc pas être indemnisables.

¹⁰⁹⁸ En ce sens : CHARTIER Y., *op.cit.*, spéc. p. 6, n° 7.

¹⁰⁹⁹ PRADEL X., *op.cit.*, spéc. p. 474, n° 431.

¹¹⁰⁰ BRUN PH., *op.cit.*, spéc. p. 177.

Cependant, dans le domaine des accidents corporels, peu importe que les préjudices invoqués ne soient pas directement assimilés à des atteintes à des droits subjectifs. Ils se rattachent tous globalement à l'atteinte au droit subjectif fondamental à l'intégrité physique de la victime, et sont donc à ce titre tous réparables. Le droit fondamental lésé protégeant l'ensemble de ces intérêts légitimes est à chaque fois le même : le droit à l'intégrité corporelle¹¹⁰¹. Ce droit serait par conséquent l'unique fondement justifiant de la réparabilité de tous les préjudices résultant d'un dommage corporel. La notion générale de dommage corporel participerait dès lors davantage de l'exactitude de notre démonstration à l'égard de l'identification des droits fondamentaux faisant l'objet d'une restauration sur le fondement du régime d'indemnisation des atteintes à la personne.

Il convient alors d'admettre que l'indemnisation du dommage corporel concourt à la principale restauration effective de la lésion du droit fondamental à l'intégrité physique de la victime d'un accident corporel (A) et de manière sous-jacente, à la restauration de sa dignité (B).

A. La restauration du droit à l'intégrité physique principalement visée

227. Accident mortel et non mortel. À travers la reconnaissance d'un droit du dommage corporel à la victime non-conductrice, la loi du 5 juillet 1985 vise le besoin de protection le plus aigu des victimes, c'est-à-dire la sauvegarde de leur vie et leur intégrité physique. La perceptibilité de cette protection est patente, tant dans l'hypothèse d'un accident corporel non mortel (1) que mortel (2).

1. L'hypothèse d'un accident corporel non mortel

228. Le contenu de la protection corporelle de la personne. La protection de la personne contre les atteintes physiques survenues consécutivement à un accident corporel non

¹¹⁰¹ En ce sens : LAMBERT-FAIVRE Y., PORCHY-SIMON S., *op.cit.*, spéc. p. 9, n° 13. Un auteur l'a d'ailleurs affirmé clairement dans sa thèse de doctorat : « si le même droit subjectif fonde chacun de ces préjudices, la conclusion est que ces préjudices n'ont aucune réalité et qu'il n'existe par conséquent qu'un seul préjudice possible, l'atteinte au droit à l'intégrité physique. Celle-ci ouvre droit à réparation. L'indemnisation doit consister à réparer un seul préjudice, la violation du droit à l'intégrité physique. Elle doit être différente, d'une victime à l'autre, selon l'importance du préjudice subi » : in BARY M., *op.cit.*, spéc. n° 102. Si l'esprit de ces dires est exact, sa lettre est néanmoins à parfaire. Il n'existerait pas, dans ce cas précis, un seul préjudice réparable mais un seul dommage corporel réparable.

mortel repose principalement sur deux principes : le droit au respect du corps humain d'une part, et le droit à l'inviolabilité et au respect de l'intégrité du corps humain d'autre part.

229. Le droit au respect du corps humain. Le droit au respect du corps humain est réellement consacré en droit interne depuis les lois bioéthiques du 29 juillet 1994¹¹⁰², soit après l'adoption de la loi Badinter. La personne serait ainsi titulaire d'un droit au respect de son corps qui lui serait inhérent en raison de la nature indissociable du corps et de la personne¹¹⁰³. Comme affirmé précédemment, l'atteinte corporelle subie doit uniquement s'entendre de l'atteinte à la personne humaine elle-même¹¹⁰⁴ dans la mesure où le droit au respect du corps humain n'a vocation qu'à protéger les personnes physiques et non tous les êtres humains. Dépourvues d'une enveloppe charnelle, les personnes morales sont naturellement exclues du bénéfice de la protection corporelle de la personne.

Le corps est en réalité « *protégé contre les atteintes des tiers, mais aussi protégé contre la personne elle-même dont on n'admet pas qu'elle ait un pouvoir de libre disposition sur son corps qu'elle traiterait ainsi comme un objet alors qu'il est partie intégrante de la personne* »¹¹⁰⁵. Il est aujourd'hui admis qu'à l'égard d'autrui, « *le droit à la sauvegarde du corps a pour effet essentiel d'entraîner une obligation passive universelle, c'est-à-dire l'obligation de tous de respecter l'intégrité physique de la personne* »¹¹⁰⁶.

Ainsi, au regard de notre étude, dès lors qu'une violation, volontaire ou involontaire, de cette obligation est constatée, et qu'elle occasionne chez la personne une atteinte en son corps, victime conductrice ou non-conductrice, cette dernière est légitimement en droit de réclamer, au surplus de la sanction qui s'y rattache, l'indemnisation intégrale de son dommage corporel. Par contrecoup, cela implique la restauration implicite de la violation certaine du droit subjectif fondamental de nature extrapatrimoniale au respect du corps humain. Ceci est notamment justifié en raison du droit à l'inviolabilité et au respect de l'intégrité du corps humain dont elle dispose.

¹¹⁰² Art. 16-1 alinéa 1^{er} du Code civil créé par la Loi n° 94-653 du 29 juill. 1994 relative au respect du corps humain : « *chacun a droit au respect de son corps.* ».

¹¹⁰³ **ANDORNO R.**, *La distinction juridique entre les personnes et les choses. À l'épreuve des procréations artificielles*, t. 263, 1996, LGDJ, Bibliothèque de droit privé, 400 p., spéc. p. 56, n° 90.

¹¹⁰⁴ En ce sens : **LAMBERT-FAIVRE Y., PORCHY-SIMON S.**, *op.cit.*, spéc. p. 4, n° 5 : « *le corps charnel n'est pas seulement partie intégrante de la personne : il "est" la personne, signe visible de l'invisible* ». V. aussi : **ROCHFELD J.**, *op.cit.*, spéc. p. 18, n° 5 ; **CORNU G.**, *Droit civil, Introduction, Les personnes, Les biens, op.cit.*, spéc. p. 216, n° 479 ; **CARBONNIER J.**, *Droit civil*, vol. I, *Introduction, Les personnes, La famille, l'enfant, le couple, op.cit.*, spéc. p. 381, n° 196 ; **ANDORNO R.**, *op.cit.*, spéc. p. 56, n° 90 : « *le corps vivant est la personne elle-même* ».

¹¹⁰⁵ **PERRET H.**, « La personne humaine dans l'ordre du droit », in *Mélanges offerts à Jean Brethe de la Gressaye*, 1967, Brière, pp. 589-601, spéc. p. 598.

¹¹⁰⁶ *Ibid.*

230. Le droit à l’inviolabilité et au respect de l’intégrité du corps humain. Autour du principe d’intégrité de l’être humain gravite un espace inviolable le protégeant contre les atteintes corporelles. Le principe de l’inviolabilité du corps¹¹⁰⁷, c’est-à-dire l’interdiction de porter atteinte à l’intégrité du corps humain, représente cet espace. Autrement dit, l’inviolabilité s’entend comme une « *intangibilité constituant, pour une personne, un droit fondamental à son intégrité corporelle (...)* »¹¹⁰⁸. À cet égard, le droit à l’intégrité physique apparaît comme une application du principe de l’inviolabilité. C’est parce que le corps est inviolable qu’il ne peut être porté atteinte à son intégrité. Le principe d’inviolabilité protège donc le corps humain contre les agissements illicites d’autrui mais ne le protège pas lorsque c’est la personne elle-même qui porte atteinte à son propre corps. Cela explique par exemple qu’il n’existe ni sanction, ni corrélativement de droit à indemnisation de la victime en cas d’accident corporel volontairement provoqué par celle-ci lorsqu’elle tente de se suicider.

Au sein de notre étude, l’atteinte à l’intégrité physique réalisée par autrui – le plus souvent un conducteur – qui aurait blessé ou tué par exemple un piéton en cas d’une collision avec son véhicule, génère tant une sanction à l’égard de ce responsable, qu’un droit à réparation du dommage corporel garanti au profit des victimes non-conductrices ainsi qu’un droit à une indemnisation pour les conducteurs dans la limite de leur faute de conduite ou de comportement commise. Peu importe le statut de la victime au moment de l’accident corporel non mortel. Leur corps demeure sans nul doute protégé par le droit au respect de l’intégrité physique¹¹⁰⁹.

231. L’indéniable restauration partielle de la violation du droit à l’intégrité physique à l’aune du dommage corporel subi. Il n’y a pas lieu de s’apesantir sur cette indéniable restauration. Si l’atteinte à la personne constitue nécessairement une atteinte en son corps, et que cette dernière s’interprète juridiquement dans l’irrespect du droit subjectif fondamental à l’intégrité physique, l’indemnisation de cette atteinte subie par la victime participe nécessairement de la restauration de ce droit. Une telle restauration est principalement visée par la loi Badinter dès lors que ce dispositif légal hisse au sommet de la protection

¹¹⁰⁷ Prévus à l’art. 16-1 al. 2 C. civ. Cette disposition créée par la L. n° 94-653 du 29 juill. 1994 *relative au respect du corps humain*, *JORF* n° 175 30 juill. 1994, considère que « *le corps humain est inviolable* ».

¹¹⁰⁸ CORNU G. (dir. Association Henri Capitant), *Vocabulaire juridique*, 13^e éd., 2020, PUF, Quadrige, 1092 p., v. « inviolabilité », spéc. p. 569.

¹¹⁰⁹ Sur la qualification de ce droit en tant que droit de la personnalité, v. entre autres : LABBÉE X., *op.cit.*, spéc. p. 57. *Contra.* : KAYSER P., « Les droits de la personnalité, aspects théoriques et pratiques », *art.cit.*, spéc. p. 455, n° 10.

indemnitaire le dommage corporel qu'une victime directe subit en raison de l'accident corporel non mortel de la circulation.

Rappelons toutefois qu'un tel privilège n'est exclusivement octroyé qu'aux victimes exclusivement non-conductrices. À cet égard, serait-il légitime d'affirmer que la restauration principalement visée de ce droit par le législateur varie selon la qualité de la victime du dommage corporel. Au regard d'une garantie quasi-automatique d'obtenir une indemnisation irréductible du dommage corporel, la restauration de la violation du droit à l'intégrité physique de la victime non-conductrice pourrait être qualifiée d'absolue. De sorte que l'effectivité de la protection de ce droit fondamental reste au demeurant incontestable. En revanche, dépourvue de la garantie d'une telle indemnisation, la victime conductrice ne serait bénéficiaire que d'une restauration limitée de la violation de son droit à l'intégrité physique. Cette restauration n'étant en réalité, non pas mesurée à la gravité du dommage corporel qu'elle aurait subi, mais conditionnée à la nature de sa faute opposable ayant contribué à la réalisation de l'accident corporel de la circulation.

232. Une telle différence de degré dans la restauration d'un droit fondamental se constate également lorsque l'intensité de l'atteinte corporelle se trouve être à son *summum* en cas d'accident mortel de la circulation. Seuls les ayants-droit de la victime non-conductrice décédée dans un accident de la route vont pouvoir prétendre indirectement à une restauration privilégiée de leurs droits fondamentaux lésés en raison de la violation principale du droit à la vie de la victime directe.

2. L'hypothèse d'un accident mortel

233. **L'identification du droit à la vie violé à travers l'existence du dommage corporel mortel.** Consacré au niveau international et européen¹¹¹⁰, le droit à la vie est source de débat quant à sa nature subjective ou objective. Dans le sens des propos précédemment tenus, et en raison de la définition retenue du préjudice comme « *l'atteinte à un droit subjectif*

¹¹¹⁰ Fondements internationaux : art. 3 de la DUDH de 1948 : « tout individu a droit à la vie, à la liberté et la sûreté de sa personne » ; art. 6 du PIDCP de 1966 : « le droit à la vie est inhérent à la personne humaine. Ce droit doit être protégé par la loi. Nul ne peut être arbitrairement privé de la vie ». Fondements européens : art. 2 de la CEDH de 1950 : « le droit de toute personne à la vie est protégé par la loi. La mort ne peut être infligée à quiconque intentionnellement (...) » ; art. 2 de la charte communautaire des droits fondamentaux du 7 déc. 2000 : « toute personne a droit à la vie (...) ».

patrimonial ou extrapatrimonial »¹¹¹¹, assimiler le droit à la vie à un droit subjectif reviendrait à considérer que la violation de ce droit est entendue comme le préjudice de vie. Or, ce préjudice spécifique ne peut aucunement être entendu comme l'atteinte à ce droit. Dans cette étude, l'identification du droit fondamental à la vie lésé serait alors impossible à travers la définition retenue du préjudice. Plus encore, le droit à la vie fait partie des droits au titre duquel le consensus relatif à sa nature subjective ou objective n'est pas unanime. *A priori*, ce droit n'appartiendrait pas à la catégorie des droits subjectifs fondamentaux. Il revêtirait en réalité la qualité de droit objectif car ne conférant aucune prérogative subjective aux individus¹¹¹². Qualifié dès lors de « faux » droit de la personnalité¹¹¹³, autrement dit de « faux » droit subjectif, le droit à la vie ne peut donc s'apprécier à l'aune de la définition du préjudice.

Seule la notion de dommage corporel mortel subi – atteinte factuelle à l'intérêt de la vie de la personne – doit alors s'entendre comme l'atteinte au droit à la vie de la victime de l'accident de la circulation. L'atteinte mortelle matérialise en réalité à elle seule la violation du droit à la vie sans que soit exigée une quelconque référence à la notion de préjudice. L'existence de la violation du droit n'a effectivement pas à être démontrée dans l'hypothèse où la victime décède du fait par exemple de la réalisation d'un accident de la circulation. La restauration d'un tel droit s'opère alors directement à travers l'indemnisation de l'atteinte objective à la personne victime. C'est en ce sens que la Cour européenne des droits de l'Homme semble s'être d'ailleurs indirectement prononcée¹¹¹⁴. Plus encore, c'est ce même droit violé par cette atteinte objective qui conditionne d'ordinaire la restauration des droits fondamentaux des victimes par ricochet¹¹¹⁵.

234. Bilan. Lorsque la victime décède du fait d'un accident corporel de la circulation, deux droits sont successivement violés : le droit à l'intégrité physique, puis le droit à la vie si l'intensité de l'atteinte à l'intégrité physique a altéré la vie humaine de la personne. À ce titre,

¹¹¹¹ Rapport LAMBERT-FAIVRE Y., « L'indemnisation du dommage corporel », *art.cit.*, [en ligne] : www.justice.gouv.fr/publicat/syntheseindemcorp.pdf. ; LAMBERT-FAIVRE Y., PORCHY-SIMON S., *op.cit.*, spéc. p. 21, n° 29.

¹¹¹² V. en ce sens : BALLOT É., *Les insuffisances de la notion de droits fondamentaux*, Préface de Jean-François Cesaro, 2014, Mare&Martin, Bibliothèque des thèses, 554 p., spéc. pp. 168-171 et pp. 205-228 ; BRUGUIÈRE J.- M., « Dans la famille des droits de la personnalité, je voudrais », *D.* 2011, chr. p. 28, spéc. p. 34 ; MATHIEU B., VERPEAUX M., *Contentieux constitutionnels des droits fondamentaux*, LGDJ, 2002, Manuel, 808 p., spéc. p. 435.

¹¹¹³ En ce sens : KAYSER P., « Les droits de la personnalité, aspects théoriques et pratiques », *art.cit.*, p. 445, spéc. p. 455, n° 10. *Contra.* : CARBONNIER J., *Droit civil*, vol. I, *Introduction, Les personnes, La famille, l'enfant, le couple*, *op.cit.*, spéc. p. 510, n° 274.

¹¹¹⁴ V. *Infra* n°265.

¹¹¹⁵ Dès lors que les droits fondamentaux violés en raison de l'atteinte à la vie de la victime directe sont identiques à ceux d'une victime directe, il n'y a pas lieu de s'attarder sur leur développement.

ces deux droits fondamentaux sont les principaux droits faisant l'objet d'une restauration à travers l'indemnisation des atteintes corporelles de la personne victime directe sur le fondement de la loi de 1985. Partant, s'il peut être affirmé qu'un tel système indemnitaire est prioritairement basé sur la restauration et donc la protection du droit à l'intégrité physique, il ne fait alors guère de doute que cette restauration participe du rétablissement du respect de la dignité de la victime.

B. La restauration médiate de la dignité de la victime atteinte dans son intégrité

235. L'indéniable protection implicite de la dignité au cœur du régime d'indemnisation des atteintes à la personne. En identifiant les droits à l'intégrité physique et psychique de la personne, objets d'une restauration évidente en cas de dommage corporel réparable, il demeure intéressant de constater que la réparation d'un tel dommage témoigne *in fine* de la protection latente de la dignité de la personne humaine victime d'un accident corporel (1), laquelle a été volontairement étendue aux biens de dignité de celle-ci (2).

1. La protection latente de la dignité de la victime accidentée

236. La dignité : un « droit-socle » aux droits fondamentaux relatif au respect de la personne. « *Le vocabulaire utilisé est hésitant quant à la détermination de la dignité. Dignité de la personne humaine, de l'être humain, de l'homme, du genre humain, de l'espèce humaine ne sont pas des expressions équivalentes, surtout si l'on prend le mot personne au sens de personne juridique* »¹¹¹⁶. L'étude de la protection des droits fondamentaux des victimes d'accidents de la circulation ne se borne qu'à la notion de dignité de la personne humaine¹¹¹⁷. Pour acquise, la dignité de la personne humaine est le fondement, le socle sur lequel s'est

¹¹¹⁶ **BORELLA F.**, « Le concept de dignité de la personne humaine », in *Éthique, Droit et dignité de la personne, Mélanges Christian Bolze*, 1999, *Économica*, pp. 29-39, spéc. p. 30.

¹¹¹⁷ Sur la notion juridique de la dignité de la personne, v. : **SAINT-JAMES V.**, « Réflexions sur la dignité de l'être humain en tant que concept juridique du droit français », *D.* 1997, chr. p. 61 ; **MOLFESSIS N.**, « La dignité de la personne humaine en droit civil », in **PAVIA M.-L.**, **RENET TH.** (dir.), *La dignité de la personne humaine*, 1999, *Économica*, Études juridiques, 427 p., spéc. p. 114 ; **BOSSU B.**, « La dignité de la personne humaine », in *Lamy Droit des personnes et de la famille*, Lamy, Coll. Lamy Droit civil, mai 2008, étude 208.

V. en plus : pour une approche religieuse : **GOBERT M.**, « Le principe de sauvegarde de la dignité de la personne humaine », in **PAVIA M.-L.**, **RENET Th.** (dir.), *op.cit.*, spéc. p. 161. Pour une approche davantage philosophique : **KANT E.**, *Fondements de la métaphysique des mœurs*, 1993, Delagrave, Paris, 210 p. ; **HASSLER T.**, **LAPP V.**, « Droit à la dignité : le retour ! », *LPA* 1997, n° 14 ; **MATTEI J.-F.**, « L'énigme de la dignité ou le principe d'Antigone », in *Éthique, droit et dignité de la personne, Mélanges Christian Bolze*, 1999, *Économica*, pp. 29-38.

construite la philosophie des droits de l'Homme et partant, le droit des droits de l'Homme, pour qu'ainsi, tous ces droits découlent de son absolutisme¹¹¹⁸. Aussi, dit-on que tous ces droits puiseraient leur fondamentalité dans le respect qu'ils lui vouent¹¹¹⁹. La dignité est alors en soi un « *principe matriciel* »¹¹²⁰, source de nombreux droits fondamentaux qui lui sont directement attachés¹¹²¹ en raison du « *sceau de dignité* » dont est marquée la personne qui en est titulaire¹¹²².

Ainsi, pourrait-il être avancé l'idée selon laquelle il y aurait nécessairement irrespect d'un tel « droit de l'Homme »¹¹²³ en cas d'atteinte à la victime d'un accident corporel de la circulation, caractérisée par la violation des droits fondamentaux protégeant son intégrité.

237. Le sens retenu de l'irrespect de la dignité de la personne en cas de dommage corporel. La dignité revêtirait deux sens principaux : « *une fonction ou une charge qui donne à quelqu'un un rang éminent ; le respect, la considération, que mérite quelqu'un ou quelque chose* »¹¹²⁴. C'est le second sens de dignité de la personne humaine ou dignité humaine qui renvoie au respect qui doit être accordé à l'être humain et qui intéresse notre démonstration, laquelle est basée sur l'influence de l'atteinte à la personne sur la violation de sa dignité. En effet, seule la dignité « *actuée* » de l'action de l'être humain et non sa dignité « *fondamentale* » pourrait en pareille hypothèse être atteinte : « *une est la dignité de l'être humain, dignité absolue s'il en est [dignité fondamentale], autre est la dignité de l'action, dignité aux multiples*

¹¹¹⁸ En ce sens : **MATHIEU B.**, « La dignité de la personne humaine : quel droit ? quel titulaire ? », *D.* 1996, chr. p. 282, spéc. p. 285 : « *la dignité transcende les autres droits et libertés* ». V. en outre les critiques relatives à l'absolutisme de la dignité : **MOLFESSIS N.**, « La dignité de la personne humaine en droit civil », *art.cit.* ; **RENUCCI J.-F.**, *Droit européen des droits de l'homme, Droits et libertés fondamentaux garantis par la CEDH, op.cit.*, spéc. n° 1 : « *la dignité constitue par excellence le socle des droits de l'homme. Elle est la source même de ses droits (...)* ». D'autres auteurs ne le comptent pas pour fondement mais le placent au même rang que les droits fondamentaux. V. à ce propos : **EDELMAN B.**, « La dignité de la personne humaine, un concept nouveau », *D.* 1997, p. 187 ; **PAVIA M.-L., REVET TH.** (dir.), *op.cit.*, spéc. p. 25. ; **CARBONNIER J.**, *Droit civil, les personnes, op.cit.*, spéc. p. 145, n° 82. Pour une autre partie de la doctrine, la dignité ne fait pas partie des droits fondamentaux puisqu'elle n'en serait pas un. En ce sens : **BALLOT É.**, *op.cit.*, spéc. p. 171.

¹¹¹⁹ **DREYER E.**, « La fonction des droits fondamentaux dans l'ordre juridique », *D.* 2006, p. 748, spéc. p. 749.

¹¹²⁰ **MATHIEU B.**, « Pour une reconnaissance de "principes matriciels" en matière de protection constitutionnelle des droits de l'homme », *D.* 1995, chr. p. 211. V. aussi : **LEBRETON G.**, « Les ambiguïtés du droit français à l'égard de la dignité de la personne humaine », in *Droit constitutionnel, Mélanges Patrice Gélard*, 1999, LGDJ, Montchrestien, pp. 53-63, spéc. p. 53.

¹¹²¹ Sur le lien entre la dignité et les droits de l'homme : **EDELMAN B.**, « La dignité de la personne humaine, un concept nouveau », *art.cit.* ; **PAVIA M.-L., REVET TH.** (dir.), *op.cit.*, spéc. p. 25.

¹¹²² **MATHIEU B.**, « La dignité de la personne humaine : quel droit ? quel titulaire ? », *art.cit.*, spéc. p. 295.

¹¹²³ **FABRE-MAGNAN M.**, « Dignité humaine », in **ANDRIANTSIMBAZOVINA J., GAUDIN H., MARGUÉNAUD J.-P., RIALS S., SUDRE F.** (dir.), *Dictionnaire des Droits de l'Homme*, 1^{ère} éd., 2008, PUF, Quadriège, pp. 285-291, spéc. p. 290.

¹¹²⁴ *Ibid.*

manifestations [dignité actuée] »¹¹²⁵. Seule cette dernière facette de la dignité serait en réalité concernée en cas de dommage corporel. Plus précisément, il s'agirait uniquement de l'atteinte au droit relatif au respect de la dignité de la personne humaine et non de l'atteinte au droit absolu et inaliénable matérialisée par la dignité fondamentale. Une telle distinction demeure légitime dès lors que la dignité fondamentale de la personne humaine ne peut s'avilir ou être détruite. « *L'homme reste un homme pourvu de dignité, la même dignité fondamentale que tout homme, quelles que soient les circonstances : qu'il subisse une souffrance physique ou psychologique insoutenable (...).* »¹¹²⁶. En cela, l'indemnisation de l'atteinte à la personne n'aurait vocation qu'indirectement à restaurer l'irrespect de la dignité « actuée » de la victime de l'accident corporel de la circulation.

238. La restauration présumée de la dignité « actuée » au cœur de l'indemnisation de l'atteinte à la personne. Cette restauration, bien que basée sur une analyse déductive des droits fondamentaux de la personne violés qui participe de son respect, demeure évidente eu égard à la relation d'interdépendance existante entre ceux-ci et la dignité de la personne. Aussi, est-t-il logique d'affirmer que l'indemnisation du dommage corporel de la victime de l'accident de la circulation, ayant pour finalité implicite la restauration des droits fondamentaux violés de celle-ci, concourt notamment à la restauration de l'irrespect du droit au respect de la dignité du fait de l'atteinte causée par autrui.

En admettant dès lors que l'esprit de la loi de 1985 soit bâtie sur ce « principe-socle », cela justifierait en un sens la différence de degré dans la protection des intérêts atteints que cette loi établit. La dignité serait en ce sens le fondement sur lequel repose la volonté de protéger prioritairement la personne humaine sujet de dignité et *ipso facto* les droits fondamentaux participant à son respect, au détriment de la personne morale et surtout des biens de la victime accidentée. À la différence du dommage matériel, la réparation de l'atteinte à l'intégrité physique offre en effet à la victime un caractère véritablement satisfaisant, démontrant une connotation éthique certaine : « *la réparation marque d'abord la reconnaissance de sa dignité d'être humain, non pas déchu par les séquelles invalidantes de l'accident, mais respecté dans l'exigence de son intégrité physique à laquelle on confère une "valeur". (...) C'est en bref la reconnaissance de sa "personne", corps et âme, dans toute son identité et son individualité*

¹¹²⁵ MAURER B., *Le principe de respect de la dignité humaine et la Convention européenne des droits de l'homme*, 1999, La documentation française, Monde européen et international, 555 p., spéc. p. 51.

¹¹²⁶ MAURER B., *op.cit.*, 555 p., spéc. p. 54.

irréductible à tout autre »¹¹²⁷. La jurisprudence a d'ailleurs parfois tendance à l'affirmer dans de rares décisions. Explicitement formulé, la Cour de cassation a déjà eu en effet l'occasion par exemple d'énoncer qu'en privant la victime de l'indemnisation des conséquences patrimoniales¹¹²⁸ de son dommage corporel subi, le droit au respect de la dignité de la victime d'un accident corporel de la circulation est alors violé.

En somme, le respect de la personne atteinte dans ses droits étant au cœur de l'objectif du droit indemnitaire dont dispose la victime, l'esprit de la loi Badinter reposerait implicitement sur le respect de la dignité de la personne accidentée. Précisons néanmoins, une fois de plus, que seule la victime non-conductrice bénéficie d'une restauration quasi-intangible de la violation de son droit au respect de l'intégrité de sa personne, eu égard au traitement privilégié que le législateur de 1985 lui offre. Seul le droit au respect de la dignité de cette victime ferait alors implicitement l'objet d'une protection tant supérieure que prioritaire au sein de la loi de 1985, au détriment de la victime conductrice qui peut se trouver totalement ou partiellement privée de la réparation de son dommage corporel subi.

239. La protection corroborée de la dignité. À travers un article original dédié à l'ancien Garde des Sceaux en charge du groupe de travail sur l'élaboration de la loi du 5 juillet 1985, intitulé « la place de la dignité chez Robert Badinter », il est fait état de cette personne revendiquant la protection de la dignité de toutes victimes derrière les grandes réformes qui ont pu voir le jour grâce à lui. L'auteur de cet article commence ses propos bienveillants en énonçant que « *pour ceux qui ont vécu un certain temps à ses côtés, la dignité s'impose comme une exigence et comme une " marque de fabrique " chez Robert Badinter* »¹¹²⁹. L'auteur en vient à analyser la loi du 5 juillet 1985 en s'étonnant même « *que ce soit cette loi-là qui porte son nom* »¹¹³⁰, étant donné que l'idée originelle de ce régime d'indemnisation revient à Monsieur le professeur André Tunc. Quoi qu'il en soit, l'auteur poursuit en défendant l'idée selon laquelle cette loi est « *une loi inspirée par le respect de la personne qui traduit son souci [celui de M. Robert Badinter], maintes fois exprimé, du droit des victimes* ». En entrant dans le détail des innovations juridiques mises en place par une telle loi, notamment la principale, celle de

¹¹²⁷ LAMBERT-FAIVRE Y., PORCHY-SIMON S., *op.cit.*, spéc. p. 24, n° 34 ; LAMBERT-FAIVRE Y., « L'éthique de la responsabilité », *art.cit.*, spéc. p. 15

¹¹²⁸ Par ex. : Cass. 2^e civ., 21 mai 2015, n° 14-16.615, *Inédit* : « *la dignité humaine inclut le droit à exercer une activité professionnelle et à percevoir des revenus en contrepartie ; qu'en refusant l'indemnisation M. X (...) la Cour d'appel a porté atteinte à la dignité de M. X... et la Cour d'appel a violé le principe du droit au respect de la dignité humaine* ».

¹¹²⁹ JOUANNEAU B., « La place de la dignité chez Robert Badinter », in *L'exigence de justice, Mélanges en l'honneur de Robert Badinter*, 2016, Dalloz, Études, Mélanges, travaux, pp. 499-517, spéc. p. 499.

¹¹³⁰ *Ibid.*

l'implication du véhicule dans l'accident comme condition d'application de loi, et de désignation du présumé responsable du dommage causé à la victime, l'auteur soutient qu'elle « a créé en la matière un nouveau moyen de protection de la dignité de la personne humaine »¹¹³¹. Il finit ses propos sur le fait que « ce n'est pas le seul exemple d'une réforme contestée ici à la fois par les compagnies d'assurances, par les magistrats et par la doctrine à partir d'une idée qui procédait du respect de la dignité de la personne humaine, décidément fort suspectée »¹¹³². Il est d'une évidence même que la dignité sous-tend la protection offerte aux victimes d'accidents corporels, et ce même si un tel droit n'avait pas encore été clairement affirmé en droit interne.

Proclamée d'ores et déjà par certaines conventions internationales ou textes européens¹¹³³, le respect de la dignité inhérente à la personne humaine n'a été en effet que tardivement affirmé en droit interne. Ce n'est que depuis l'une des lois dites « de bioéthique » de 1994¹¹³⁴, que le droit français consacre formellement au sein de l'article 16 du Code civil l'interdiction des atteintes à la dignité de la personne humaine¹¹³⁵.

¹¹³¹ JOUANNEAU B., « La place de la dignité chez Robert Badinter », in *L'exigence de justice, Mélanges en l'honneur de Robert Badinter*, 2016, Dalloz, Études, Mélanges, travaux, pp. 499-517, spéc. p. 499.

¹¹³² *Ibid.*, spéc. 507.

¹¹³³ La notion de dignité a été originellement reconnue par le Préambule de la Charte des Nations unies du 26 juin 1945, lequel proclame à la suite de la seconde guerre mondiale : « nous, peuples des Nations Unies, (...), à proclamer à nouveau notre foi dans les droits fondamentaux de l'homme, dans la dignité et la valeur de la personne humaine (...) ». Cependant, la notion demeure encore trop ambiguë en l'absence de définition précise et de valeur juridique. La DUDH de 1948 participera à cette reconnaissance internationale en énonçant en son article 1^{er} que « tous les êtres humains naissent libres et égaux en dignité et en droits », et en son article 22 que « toute personne (...) est fondée à obtenir la satisfaction des droits (...) indispensables à sa dignité ». Elle appréhende ainsi la notion comme inhérente à la personne et des droits qui lui sont attachés. Toujours est-il que la véritable consécration de la notion comme droit fondamental de l'homme est affirmée dans le Préambule du Pacte international relatif aux droits civils et politiques du 16 déc. 1966 en la formulation suivante : « la reconnaissance de la dignité inhérente à tous les membres de la famille humaine et de leurs droits égaux et inaliénables constitue le fondement de la liberté, de la justice et de la paix dans le monde (...) ces droits découlent de la dignité inhérente à la personne humaine » ; à l'art. 7 : « nul ne sera soumis à la torture ni à des peines ou traitements cruels, inhumains ou dégradants », puis à l'art. 10 du Pacte international de 1966 : « (...) respect de la dignité inhérente à la personne humaine ». V. aussi l'art. 1^{er} de Convention d'Oviedo sur les droits de l'homme et la biomédecine de 1996 qui protège « l'être humain dans sa dignité ». V. par ailleurs sur l'évolution de la notion après l'entrée en vigueur de la loi du 5 juillet 1985 : art. 39 de la Convention relative aux droits de l'enfant du 20 nov. 1989 : « (...) le respect de soi et dignité de l'enfant » ; art. 1^{er} de la Déclaration des droits et libertés fondamentaux de 1789 : « la dignité humaine est inviolable » ; art. 1^{er} de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne n° 2000/C-634/01 du 18 déc 2000 : « la dignité humaine est inviolable. Elle doit être respectée et protégée ».

¹¹³⁴ Loi bioéthique n° 94-548 du 1^{er} juill. 1994 relative au traitement des données nominatives ayant pour fin la recherche dans le domaine de la santé et modifiant les lois n° 78-17 du 6 janv. 1978, n° 94-653 (introduisant les articles 16 à 16-12 du Code civil), et n° 94-654 du 29 juill. 1994, l'une relative au respect du corps humain et l'autre au don et à l'utilisation des éléments et produits du corps humain, à l'assistance médicale à la procréation et au diagnostic prénatal. Sur la conformité de ces lois : *JORF* n° 152 du 2 juill. 1994. V. également : Cons. const., n° 94-343 DC et 94-344 DC, 27 juill. 1994, *RTD civ.* 1994, p. 831, obs. HAUSER J.

¹¹³⁵ Créé par la loi n° 94-653 du 29 juill. 1994, l'article, inséré au Chapitre II - Du respect du corps humain, du Titre I - Des droits civils, du Livre 1^{er} - Des personnes, ne concerne que la dignité des personnes physiques. Il énonce d'ailleurs que « la loi assure la primauté de la personne, interdit toute atteinte à la dignité de celle-ci et garantit le respect de l'être humain dès le commencement de sa vie ».

À ce titre, la loi Badinter fait très certainement figure de loi avant-gardiste en la matière. La volonté de protéger la dignité de la personne victime d'accident corporel de la circulation par législateur de 1985 est poignante. Les règles d'indemnisation privilégiées consacrées uniquement au dommage corporel au détriment du dommage matériel en sont particulièrement le reflet. Plus encore, la soumission aux règles de réparation des atteintes à la personne des atteintes « *aux fournitures et appareils délivrés sur prescription médicale* », qualifiés à juste titre par certains de « biens de dignité », participe nécessairement de cette volonté.

2. La protection étendue aux biens de dignité de la victime humaine

240. L'assimilation des « *fournitures et appareils délivrés sur prescription médicale* » à des « biens de dignité ». Si la notion de personne s'entend originellement de la personne humaine sujet de dignité, les biens qui pallient les fonctions biologiques de la personne emprunteraient le qualificatif de « *biens de dignité* »¹¹³⁶. À cet égard, les « *fournitures et appareils délivrés sur prescription médicale* » visés à l'alinéa 1^{er} de l'article 5 de la loi Badinter entrent certainement dans cette nouvelle catégorie doctrinale de biens en construction en raison de l'existence de leur lien physique ou matériel indissociable de la corporalité de la personne. Selon un auteur, c'est notamment parce que ces biens corporels à destination médicale participent à la dignité de la personne qu'ils en deviennent indissociables¹¹³⁷. Ces biens corporels vitaux¹¹³⁸ permettent à la personne « *d'exister dignement, matériellement et psychologiquement* »¹¹³⁹. Dotés d'une réelle extrapatrimonialité, ces biens patrimoniaux ont en effet « *un rôle tout à fait particulier en ce qu'ils conditionnent le respect de la dignité de la personne et son insertion sociale minimale dans la société dans laquelle elle vit* »¹¹⁴⁰. Autrement dit, ils « *servent une même idée : ils composent la condition de la dignité des personnes, au sens d'un minimum vital dont elles doivent disposer dans nos sociétés pour y participer dignement (...). C'est en quoi ils tiennent une place à part aux côtés des biens personnels et pourraient être qualifiés de « biens de dignité »* »¹¹⁴¹.

¹¹³⁶ LAZAYRAT E., ROCHFELD J., MARGUÉNAUD J.-P., *art.cit.*, étude 5, p. 5, n° 16.

¹¹³⁷ Sur une analyse approfondie, v. : CHATILLON CH., *op.cit.*

¹¹³⁸ En ce sens : LAZAYRAT E., ROCHFELD J., MARGUÉNAUD J.-P., *art.cit.*, p. 5, n° 16.

¹¹³⁹ *Ibid.*

¹¹⁴⁰ ROCHFELD J., *op.cit.*, spéc. p. 37, n° 14 et pp. 247-248, n° 26. *Comp.* : COCHEZ C., *La participation du droit des biens au mouvement de socialisation du droit*, Thèse, Lille 2, 437 p., spéc. p. 305.

¹¹⁴¹ LAZAYRAT E., ROCHFELD J., MARGUÉNAUD J.-P., *art.cit.* p. 5, n° 16.

Ainsi regroupés sous ce même qualificatif, la protection supérieure dont font l'objet les biens visés à l'article 5 de la loi 1985, du fait de leur intégration dans la catégorie du dommage corporel de la victime d'un accident corporel de la circulation, n'en est que plus légitime.

241. Une protection supérieure basée sur le critère de dignité du bien. Monsieur le Professeur Grégoire Loiseau affirme très clairement que « *si l'on a pris l'habitude de voir les choses comme des objets de désir, il est peut-être temps d'en regarder certaines comme des objets de respect* »¹¹⁴². Nul doute que le législateur a procédé ainsi en 1985 en offrant aux biens de santé une protection supérieure au regard des biens matériels ordinaires endommagés ou détruits du fait de la survenance d'un accident de la circulation. Dans le sens des propos tenus par cet auteur, il doit exister « *en marge d'un droit économique des choses appropriées, des régimes protecteurs de certaines choses spéciales* »¹¹⁴³. Se distinguant nettement des autres biens matériels car participant de manière certaine de la préservation de la dignité de la personne, les « *fournitures et appareils délivrés sur prescription médicale* » pourraient être ainsi qualifiées de choses spéciales. Dès lors, est affirmé que ces choses appellent une « *attention particulière, qui ne peut leur être portée qu'en les sortants de la compétition des biens* »¹¹⁴⁴. En raison de leur intégration dans le régime d'indemnisation des atteintes à la personne, le législateur de 1985 confirme à l'égard des biens de santé, objet de dignité pour la personne, la volonté de les soumettre à un régime davantage protecteur que celui des biens matériels ordinaires qui restent soumis à un régime d'indemnisation nettement moins favorable. L'attention particulière autour de ces biens participe de l'idée selon laquelle le législateur s'est focalisé sur leur protection renforcée en raison de leur finalité spécifique pour la personne. Une hiérarchisation sous-jacente des biens apparaît alors au sein de la loi de 1985. Au sommet de cette protection timidement affirmée se trouvent donc les biens qualifiés de personne « par nature » et « par destination », lesquels dépendent des règles d'indemnisation favorables des atteintes à la personne. À un rang inférieur se trouvent dès lors les biens matériels ordinaires soumis aux règles d'indemnisation défavorables des atteintes aux biens. Cette hiérarchisation se justifiant pleinement eu égard au critère de dignité attaché au bien n'est toutefois visible dans l'hypothèse où ce sont les biens de la victime d'un accident de la circulation qui sont endommagés ou détruits.

¹¹⁴² LOISEAU G., « Pour un droit des choses », *art.cit.*, spéc. p. 3016.

¹¹⁴³ *Ibid.*

¹¹⁴⁴ *Ibid.*

242. L'absence de protection supérieure des biens de dignité de la victime conductrice. En somme, si le choix du législateur de 1985 demeure légitime, il est cependant basé sur un raisonnement inabouti. Si ces biens corporels, qui ont une utilité ou une fonction vitale pour la personne et qui contribuent *ipso facto* au respect de sa dignité, font l'objet d'une protection renforcée au regard des biens ordinaires, cette protection supérieure n'est en réalité que partielle car sujette à une variation selon la qualité de la victime accidentée. L'article 5 alinéa 1^{er} de la loi énonce que les « fournitures et appareils délivrés sur prescription médicale » sont indemnisés eu égard aux règles applicables à la réparation des atteintes à la personne. Cela signifie que cette indemnisation sera tantôt irréductible si la personne est une victime non-conductrice, tantôt limitée, voire exclue si la personne est à l'inverse une victime conductrice. Qui plus est, eu égard à la similitude des règles d'indemnisation issues respectivement des articles 4 – atteinte à la victime conductrice – et 5 – atteinte aux biens – la protection des biens de dignité de la victime conductrice est alors similaire à celle de ses biens ordinaires endommagés. Or, au regard de la nature et de la finalité spécifiques de ces biens, objets de dignité, un même régime d'indemnisation protecteur, similaire à celui dont bénéficie les victimes non-conductrices, devrait leur être applicable. Cela participerait notamment de l'affirmation d'une hiérarchisation des biens protégés dans laquelle figurerait au rang premier de la protection les biens de dignité endommagés ou détruits de l'ensemble des victimes d'accident corporel de la circulation.

243. En somme, dès lors que ces biens participent assurément du respect de la dignité de la personne, l'atteinte à ces biens corporels constitutive d'une atteinte à l'intégrité corporelle de la personne serait indirectement une atteinte au respect de la dignité de la victime humaine d'un accident corporel de la circulation. L'indemnisation à laquelle a droit cette victime sur le fondement de l'atteinte à sa personne, dont l'objectif est de restaurer la lésion de son droit à l'intégrité de la personne, participe par conséquent de la restauration du droit au respect de sa dignité violé du fait de la survenance du dommage corporel.

244. Propos conclusifs de la section première. Madame le Professeur Stéphanie Porchy-Simon énonce clairement que « *sauf à adopter une conception très large de la notion de droit subjectif, de nombreux préjudices indemnisés de façon constante en droit positif ne correspondent en effet à la lésion d'aucun droit précisément identifié* »¹¹⁴⁵. La lésion de l'intérêt

¹¹⁴⁵ **PORCHY-SIMON S.**, « Dommage », in ALLAND D., RIALS S. (dir.), *Dictionnaire de la culture juridique*, 2003, Lamy, PUF, 1649 p., spéc. p. 414.

juridiquement protégé ne s'analyse effectivement pas toujours comme la violation d'un droit subjectif et *ipso facto* comme celle d'un droit fondamental. Qui plus est, l'analyse fondée sur la définition même d'un préjudice est davantage critiquable dans la mesure où un droit fondamental ne revêt pas nécessairement une nature subjective. À cet égard, l'identification des droits fondamentaux violés et restaurés indirectement selon les régimes respectivement applicables d'indemnisation issus des articles 3 et 6 de la loi de 1985 doit nécessairement se concevoir plus largement au regard de la distinction de la nature patrimoniale et extrapatrimoniale des préjudices corporels de la victime, et surtout au regard du concept de dommage corporel réparable dans son ensemble.

En cela, la définition du dommage telle la lésion d'un intérêt, et plus précisément celle du dommage corporel comme la lésion de l'intérêt constitué par l'intégrité physique et psychique de la victime, est celle qui nous a semblé la mieux à même de parvenir à cette identification. Nul doute que derrière la notion de dommage corporel réparable se cache la restauration du droit à l'intégrité psychique de la victime accidentée de la route et principalement celle du droit à son intégrité physique. Rattachée de manière certaine au droit au respect de la dignité de la personne, la restauration de la violation de ces droits fondamentaux participe donc nécessairement de celle du droit au respect de la dignité de la personne en cas d'accident corporel de la circulation. Bien que cette protection soit sous-jacente à celle de l'intégrité de la personne, la volonté du législateur de 1985 d'intégrer au sein de la catégorie des atteintes aux personnes les biens de santé, objets de dignité pour la personne, corrobore l'idée selon laquelle le respect de la dignité est bel et bien au cœur du dispositif légal.

Ainsi identifiés, de tels droits fondamentaux permettraient de justifier la place supérieure du dommage corporel dans le droit de la réparation instauré par le dispositif légal de 1985.

Section 2. Le recours aux droits fondamentaux identifiés comme instruments de traduction de la supériorité du dommage corporel dans le droit de la réparation

245. Partant du privilège dont bénéficie exclusivement les victimes non-conductrices d'accidents corporels de la circulation, la loi du 5 juillet 1985 est très certainement la loi dérogatoire au droit commun de la responsabilité qui marque une véritable spécialisation du droit de la réparation du dommage corporel au détriment du droit à indemnisation des dommages aux biens. En cela, le législateur de 1985 offre au dommage corporel une valeur supérieure dans le droit de la réparation dont la légitimité ne peut qu'être reconnue au regard

du contenu même de ce dommage (§1). Néanmoins, cette première place au sommet de laquelle se trouve le dommage corporel, en raison de l'institution d'une protection différenciée des dommages, demeure difficilement justifiable au nom des droits fondamentaux (§2).

§1. La légitimité reconnue de la supériorité du dommage corporel

246. Les fondements légitimes de la supériorité du dommage corporel. Le traitement de faveur dont bénéficient exclusivement les victimes non-conductrices pourrait se justifier à l'aune de la valeur supérieure de leur dommage corporel dans le droit de la réparation dont il convient de déterminer les fondements. Cette valeur supérieure pourrait tout d'abord avoir comme fondement la valeur sociale essentielle de l'intérêt à l'intégrité de la personne lésée par le dommage réparable (A). Cela permettrait en outre de faire le lien entre la primauté de la réparation du dommage corporel et les droits fondamentaux protégeant cet intérêt prédominant.

Sur le fondement de la loi Badinter, le rattachement de la supériorité du dommage corporel dans le droit de la réparation à des droits fondamentaux est discutable. Le droit à indemnisation du dommage corporel n'existe pas du seul constat de la violation de ces derniers¹¹⁴⁶. Mais il n'est cependant pas inexistant. Si tant est qu'il soit possible d'admettre que l'implication ne soit pas le fait générateur de responsabilité¹¹⁴⁷ et qu'il soit dès lors possible d'affirmer que le droit à réparation du dommage corporel de la victime non-conductrice est autonome et trouve sa justification dans les droits fondamentaux protégeant l'intégrité de la personne, la question de la valeur supérieure du dommage corporel dans le droit de la réparation peut alors se poser. À cette fin, il sera tentant de recourir aux droits fondamentaux protégeant l'intérêt prédominant à l'intégrité de la personne pour justifier le cas échéant la suprématie du droit à réparation du dommage corporel consacrée par la loi de 1985 (B).

¹¹⁴⁶ Bien que la preuve de la faute de l'auteur du dommage ne soit pas rapportée, ni même l'existence du dommage corporel car elle se présume de l'imputabilité à l'accident, il reste toutefois à la charge de la victime la preuve de l'implication du véhicule dans l'accident.

¹¹⁴⁷ En ce sens : **BORGHETTI J.-S.**, « L'accident fait générateur de responsabilité », *RCA* 2015, dossier n° 3, spéc. n° 15.

A. La valeur sociale essentielle de l'intérêt à l'intégrité de la personne

247. Une hiérarchie des dommages inspirée de celle établie par Monsieur Boris Starck. L'idée d'une hiérarchisation des intérêts serait née, selon Monsieur Boris Starck, d'un conflit susceptible d'exister entre deux droits dont disposeraient les victimes, d'une part leur droit à la sécurité corporelle, morale et matérielle, d'autre part leur droit d'agir¹¹⁴⁸. Ce conflit est d'ailleurs particulièrement visible dans le domaine des accidents de la circulation opposant le droit à la sécurité des usagers de la route et le droit à la liberté de circuler de ces derniers. Afin de résoudre ce conflit, fut proposé d'arbitrer ces droits en considération de la nature des intérêts en cause que ces droits protègent par l'établissement d'une hiérarchie entre les intérêts de la victime¹¹⁴⁹. Dès lors, si dans certaines hypothèses, le droit à la vie, à l'intégrité physique mais aussi le droit à l'intégrité matérielle d'un bien l'emporteraient sur le droit d'agir de la victime¹¹⁵⁰, dans d'autres, c'est le droit d'agir qui va prévaloir. Les dommages à l'origine de leur violation feraient ainsi l'objet d'une protection variable selon le droit qui prévaut. Monsieur Boris Starck aboutit ainsi à la conclusion selon laquelle une distinction doit s'opérer entre deux catégories de dommages.

Les « dommages aquiliens » seraient garantis objectivement sans que soit exigée la preuve d'un comportement fautif de celui qui les a commis¹¹⁵¹. Les dommages « non aquiliens », dont le siège est dépourvu d'une existence physique, ne bénéficieraient pas, quant à eux, d'une telle garantie car ils ne se situeraient pas sur le même plan¹¹⁵². Selon l'auteur à l'origine de cette distinction, il est « *facile de comprendre que tous [les droits violés de la victime du fait de la réalisation de ces dommages] ne méritent pas une protection égale (...)* »¹¹⁵³. L'idée est en effet d'affirmer une protection aigüe des dommages corporels et matériels, « *illicites en principe par le fait même que nul droit ou liberté individuelle n'autorise à les commettre* », au détriment d'une protection inférieure des dommages économiques purs et moraux, « *dont le caractère illicite n'apparaît qu'après l'examen des droits du défendeur, celui-ci pouvant dans certains cas se prévaloir d'un pouvoir légitime de nuire* »¹¹⁵⁴.

¹¹⁴⁸ Comme le constate Monsieur Boris Starck, ce droit à la sécurité est susceptible d'entrer en conflit avec le droit d'agir de chacun car condamné à réparer les conséquences dommageables de toute action, ce qui conduirait à restreindre ou à supprimer la liberté d'agir : **STARCK B.**, *Essai d'une théorie générale de la responsabilité civile considérée en sa double fonction de garantie et de peine privée*, préf. Maurice Picard, 1947, L. Rodstein, 503 p., spéc. p. 44 et s.

¹¹⁴⁹ En ce sens : **SLIM H.**, *art.cit.*, spéc. p. 120, n° 14.

¹¹⁵⁰ **BRUN PH.**, *op.cit.*, spéc. p. 107, n° 160.

¹¹⁵¹ En ce sens : **STARCK B., ROLAND H., BOYER L.**, *op. cit.*, spéc. n° 68.

¹¹⁵² *Ibid.*

¹¹⁵³ **STARCK B.**, *op.cit.*, spéc. p. 49.

¹¹⁵⁴ *Ibid.*, spéc. pp. 47 et 48.

Aussi, peut-il être perçu dans les dispositions de la loi du 5 juillet 1985 cette typologie et, plus précisément, l'esprit de la théorie de la garantie initiée par l'auteur précité dont « *la véritable pierre angulaire* »¹¹⁵⁵ est cette idée de hiérarchisation des dommages. Cependant, si la loi Badinter s'imprègne certainement d'un tel schéma¹¹⁵⁶, elle s'en différencie dans le même temps. Comme l'affirme Monsieur le Professeur Philippe Brun, « *tout au plus pourrait-on en déceler l'esprit dans les dispositions de la loi du 5 juillet 1985 qui, il est vrai, distingue le régime de la réparation des dommages à la personne et celui des dommages aux biens de la victime* »¹¹⁵⁷.

248. Le dommage corporel réparable placé au sommet de la hiérarchie. La loi du 5 juillet 1985 est certainement le régime, par excellence, de la supériorité du dommage corporel réparable en raison des règles spécifiques d'indemnisation l'encadrant. Ceci s'explique certainement en raison de la valeur sociale supérieure du siège du dommage. De manière générale, la personne physique occupe la première place dans l'ordre des valeurs du droit car elle est dotée d'une dignité¹¹⁵⁸. Le principe de dignité permet en effet « *de poser juridiquement la valeur des êtres humains, et d'énoncer comment il faut les traiter et comment il ne faut pas les traiter* »¹¹⁵⁹. À cet égard, il ne fait guère de doute que la loi de 1985 opère en effet une différence de valeur entre une personne et un bien, n'hésitant pas, *a priori*¹¹⁶⁰, à faire primer la valeur humaine sur la valeur d'un bien. Lors de l'élaboration de la loi, cette volonté de faire primer la valeur de la personne sur celle d'un bien est patente¹¹⁶¹. Aussi, à travers l'établissement de régimes d'indemnisation distincts, la loi instaure une certaine discrimination entre les choses et les personnes. Celle-ci demeure légitime. La valeur d'une chose¹¹⁶² ne pourra

¹¹⁵⁵ BRUN PH., *op.cit.*, spéc. p. 107, n° 161.

¹¹⁵⁶ *Ibid.* V. également entre autres les auteurs qui tiennent le même propos : GIRARD B., *Responsabilité civile extracontractuelle et droits fondamentaux*, 2015, LGDJ, Bibliothèque de droit privé, t. 562, 405 p., spéc. p. 174, n° 162 ; SLIM H., *art.cit.*, p. 125, n° 141. BORGHETTI J.-S., « Les intérêts protégés et l'étendue des préjudices réparables en droit de la responsabilité civile », *art.cit.*

¹¹⁵⁷ BRUN PH., *op.cit.*, spéc. p. 107, n° 161.

¹¹⁵⁸ En ce sens : DELAGE P.-J., « La primauté de la personne », *D.* 2011, p. 173.

¹¹⁵⁹ FABRE-MAGNAN M., « Dignité humaine », *art.cit.*, spéc. p. 288.

¹¹⁶⁰ Il sera démontré ultérieurement que certains biens spécifiques de la victime empruntent la protection de la personne humaine et que d'autres devraient s'y rattacher.

¹¹⁶¹ *JO*, Déb. parl., Ass. Nat., 1^{ère} session ordinaire de 1984-1985, compte rendu intégral, 18 déc. 1984, p. 7027. Paroles de M. Jean-Paul FUCHS : « *Sous l'intitulé relativement prosaïque du texte (...), c'est en fait d'un drame humain qu'il s'agit* ».

¹¹⁶² Monsieur François Collet fait l'amalgame des termes « chose » et « bien », notions qui pourtant ont des significations distinctes. En effet, « *les choses deviennent des biens dès lors qu'elles sont susceptibles d'appropriation privée* » : in REBOUL-MAUPIN N., *Droit des biens*, 6^e éd., 2016, Dalloz, HyperCours, 540 p., spéc. p. 20, n° 18. *Adde* : VILLEY M., « Préface historique », in VILLEY M., *Les biens et les choses en droit*, t. 24, 1979, Sirey, Archives de la philosophie du droit, pp. 1-7, spéc. p. 2.

jamais égaliser la valeur humaine¹¹⁶³. Qui plus est, en raison de cette différence de valeur, la valeur sociale supérieure de la personne physique vient légitimer le fait que l'intérêt à son intégrité physique et psychique fasse l'objet d'une protection plus digne que celui relatif à l'intégrité d'un bien matériel endommagé ou détruit lors de l'accident. De ce jugement de valeur, s'explique alors au premier abord que l'intérêt lésé par un « dommage aquilien », dont le siège revêt une existence physique, ne fasse pas l'objet d'une protection analogue au sein de la loi. Cela justifie du même coup que l'intégrité de la personne soit placée au sommet de la hiérarchie des intérêts protégés en cas d'accident corporel de la circulation. À cet égard, la hiérarchisation des intérêts selon leur valeur proposée par Monsieur le Professeur Jean-Sébastien Borghetti semble être une parfaite illustration de la hiérarchisation timidement aboutie au sein de la loi Badinter au sommet de laquelle se trouve l'intégrité physique de la victime.

249. Proposition d'une hiérarchisation des intérêts par Monsieur le Professeur Jean-Sébastien Borghetti. Dans la lignée de Monsieur Boris Starck, Monsieur le Professeur Jean-Sébastien Borghetti propose d'établir une protection différenciée des intérêts, et donc une typologie des intérêts protégés, du fait que ceux-ci ne se situeraient pas tous sur le même plan¹¹⁶⁴. Au sommet de la hiérarchie suggérée, laquelle ressemble d'ailleurs, dans l'ensemble, à celle qui figure au sein des *Principes de droit européen de la responsabilité civile*¹¹⁶⁵, se trouve l'intégrité physique de la personne humaine. En deuxième position, se place l'intégrité matérielle des biens corporels dont la protection pourrait varier selon la nature du bien en question¹¹⁶⁶. En troisième place, se trouvent les « *intérêts incorporels auxquels l'ordre social et juridique accorde une importance particulière, qui se traduit par l'existence d'un régime de réparation spécifique pour les atteintes qui les affectent [...] en particulier l'honneur et*

¹¹⁶³ Propos de Sophocle, *Antigone*, Trad. de MAZON P., *Les Belles lettres*, 1962, « Le chœur », n° 322 : « *il est bien des merveilles en ce monde, il n'en est pas de plus grande que l'homme* ». En ce sens : CORNU G., *Droit civil, Introduction, Les personnes, Les biens, op.cit.*, spéc. p. 203, n° 457, note 1 : « *il n'est pas interdit de penser que le primat appartient à la personne dans toutes les échelles de valeur : relativement aux choses, il règne une distinction des personnes et des biens ; relativement aux personnes morales, il exalte la prééminence de la personne physique (...)* ».

¹¹⁶⁴ BORGHETTI J.-S., « Les intérêts protégés et l'étendue des préjudices réparables en droit de la responsabilité civile », *art.cit.*, spéc. p. 162. Soulignons que cette proposition a été soutenue avant la publication du projet Terré qui admet la différenciation des « intérêts protégés ». V. : RÉMY PH., BORGHETTI J.-S., « Présentation du projet de réforme de la responsabilité délictuelle », in TERRÉ F. (dir.), *Pour une réforme du Droit de la responsabilité civile*, 2011, Dalloz, Thèmes et commentaires, pp. 61-86.

¹¹⁶⁵ Sur une analyse approfondie des projets de réforme européens du droit de la responsabilité civile, v. *Infra* n°363.

¹¹⁶⁶ BORGHETTI J.-S., « Les intérêts protégés et l'étendue des préjudices réparables en droit de la responsabilité civile », *art.cit.* spéc. p. 162.

l'intimité de la vie privée »¹¹⁶⁷. En dernière position, seraient placés « *tous les intérêts incorporels qui ne bénéficient pas d'une protection spécifique [...]* » tels que les liens d'affection et intérêts purement économiques¹¹⁶⁸.

Se fondant sur ce schéma pyramidal, l'auteur suggère la mise en œuvre d'une protection différenciée des intérêts basée sur le fait générateur de responsabilité¹¹⁶⁹. En cas de faute, tous les préjudices causés par le fait générateur devraient être indemnisés. À l'inverse, en présence d'un régime de responsabilité sans faute, seuls les préjudices résultant d'une atteinte à l'intégrité de la personne seraient systématiquement indemnisés. Les préjudices résultant d'atteintes aux biens corporels ou à des intérêts incorporels ne le seraient qu'à la condition que l'indemnisation corresponde à la *ratio legis* du texte envisagé. Monsieur le Professeur Jean-Sébastien Borghetti illustre sa proposition en s'appuyant notamment sur la typologie des intérêts que la loi du 5 juillet 1985 établit, et par conséquent sur la protection différenciée qu'elle offre de ceux-ci. Cette loi est selon lui « *un exemple typique de hiérarchisation des intérêts protégés. Si elle n'exclut pas a priori la réparation d'aucun type de préjudice, elle soumet à des régimes différents les dommages résultant d'une atteinte à l'intégrité physique et ceux résultant d'une atteinte aux biens* »¹¹⁷⁰.

250. Appréciation de la proposition à l'aune de la hiérarchie établie par la loi de 1985. D'une certaine façon, la logique indemnitaire de la loi Badinter coïncide avec la proposition de différencier les intérêts selon cet auteur. Toutes deux mettent en lumière une typologie des intérêts dont la protection rompt avec le système juridique français du droit commun de la responsabilité. Mais cette logique s'en détache toutefois sur un point essentiel. La protection différenciée qu'institue implicitement la loi de 1985 ne prend pas pour levier le fait générateur de responsabilité¹¹⁷¹. Les régimes d'indemnisation respectifs des atteintes à la personne et des atteintes aux biens sont placés « *sous le signe de l'unité en ce qui concerne les conditions de la responsabilité* »¹¹⁷². La *ratio legis* de la protection hiérarchisée des intérêts n'apparaîtrait seulement qu'au stade des effets de la responsabilité.

En cela, la mise en œuvre d'une telle protection serait basée sur deux critères entrant en jeu lors de l'évaluation du *quantum* du droit à réparation de l'atteinte subie. La logique repose

¹¹⁶⁷ BORGHETTI J.-S., « Les intérêts protégés et l'étendue des préjudices réparables en droit de la responsabilité civile », *art.cit.*, spéc. p. 166.

¹¹⁶⁸ *Ibid.*

¹¹⁶⁹ *Ibid.*

¹¹⁷⁰ *Ibid.*

¹¹⁷¹ Tel est également la logique sur laquelle repose la hiérarchie des dommages de Boris Starck.

¹¹⁷² BRUN PH., *op.cit.*, spéc. p. 483, n° 697.

avant tout sur la différence de nature de l'atteinte subie, qui elle-même influe sur les modalités de l'exonération. De sorte que la nature de la faute commise par la victime entre en ligne de compte, pouvant alors exceptionnellement influencer le montant indemnitaire de l'atteinte à la personne, tandis qu'elle influe automatiquement en cas d'atteinte aux biens. Plus encore, au regard du traitement préférentiel qu'elle offre aux atteintes à la personne, le législateur de 1985 tient compte de la qualité de la victime – conductrice ou non – au moment de l'accident, afin d'identifier quel régime d'indemnisation lui est applicable, et donc quel type de protection lui est imposé. Seule l'intégrité de la personne victime non-conductrice serait un intérêt garanti. Quant aux autres intérêts lésés du fait de la réalisation d'un accident de la circulation dont est victime un conducteur ou non, ceux-ci ne revêtiraient que le statut d'intérêts protégés¹¹⁷³.

En définitive, si la logique du classement des intérêts protégés selon leur degré de valeur sociale au sein de la loi de 1985 se distingue de cette démarche doctrinale des plus abouties, à l'instar notamment de celle de Monsieur Boris Starck, la finalité n'en demeure pas moins identique. Les intérêts demeurent placés au même rang de protection différenciée, du moins en ce qui concerne la place première accordée à l'intégrité physique d'une personne, et à une place secondaire pour celle attribuée à l'intégrité matérielle d'un bien.

251. L'appréciation du modèle hiérarchique de la loi de 1985. Cette place première que la loi attribue à l'intégrité physique lésée est tout à fait logique. L'intégrité des personnes, ou du moins leur vie, est le support nécessaire des autres intérêts susceptibles d'être lésés. La place prédominante de la sauvegarde de la vie et de l'intégrité physique et psychique de la victime y appose alors la valeur inférieure des divers autres intérêts lésés que la victime d'accident de la circulation peut subir.

En outre, sera-t-il pertinent d'observer par la suite que l'architecture de la loi Badinter semble être le jalon sur lequel repose la volonté doctrinale de hiérarchiser les dommages en droit français. Cette architecture serait plus précisément le repère de l'évolution certaine de l'indemnisation favorisée du dommage corporel qui tend à se dessiner en droit de la responsabilité civile. Plus encore, en prônant la primauté de la protection de la personne au sein de la hiérarchie des intérêts protégés qu'elle établit, la loi Badinter confirme l'existence d'un traitement préférentiel du dommage corporel que souhaitent mettre en place tant les projets de réforme du droit français de la responsabilité civile délictuelle¹¹⁷⁴ qu'européens¹¹⁷⁵.

¹¹⁷³ Sur la distinction d'« intérêt garanti » et d'« intérêt protégé », v. : QUÉZEL-AMBRUNAZ CH., « La responsabilité civile et les droits du titre I du livre I du Code civil », *RTD civ.* 2012, p. 251, spéc. p. 253.

¹¹⁷⁴ V. Sur ce développement : *Infra* Partie 2, Titre 1, Chapitre, Section 1.

¹¹⁷⁵ V. Sur ce développement : *Infra* Partie 2, Titre 1, Chapitre, Section 1.

Mais à ce stade de l'étude, tentons de justifier d'abord la supériorité du dommage corporel dans le droit de la réparation du dispositif légal de 1985 au nom des droits fondamentaux protégeant l'intégrité de la personne lésée.

B. Essai sur le rattachement de la supériorité du dommage corporel aux droits fondamentaux

252. Le rejet du fondement juridique textuel du droit à la sûreté. Certains auteurs, dont Monsieur le Professeur Christophe Radé, envisagent une réparation spécifique et facilitée du dommage corporel au nom du droit fondamental au respect du corps, et plus précisément au nom du droit fondamental à la sûreté. Si le sens de cette proposition est à saluer dans la mesure où l'auteur recherche dans un fondement textuel la justification d'un droit du dommage corporel, le contresens que donne cet auteur au droit à la sûreté est certain. Selon ce dernier, seules les victimes d'atteinte à l'intégrité physique devraient avoir la possibilité d'invoquer le « *droit fondamental à la sécurité* »¹¹⁷⁶ dès lors que l'atteinte émane de l'État ou de simples particuliers¹¹⁷⁷. L'auteur propose d'assoir la fondamentale d'un tel droit sur le fondement juridique textuel du droit à la sûreté proclamé au sein de diverses normes supra-législatives¹¹⁷⁸. En effet, par le jeu de l'application horizontale du droit à la sûreté, cet auteur propose que ce droit naturel et imprescriptible de l'homme¹¹⁷⁹ soit une prérogative invocable contre tout citoyen. L'objectif est ainsi d'aboutir à la consécration d'un droit à indemnisation quasi-automatique et garanti en cas de lésion d'un tel droit¹¹⁸⁰.

Dès lors, si cet objectif est louable, il ne peut aucunement être retenu une certaine analogie entre le droit à la sécurité et le droit à la sûreté¹¹⁸¹. Une pareille appréciation de la

¹¹⁷⁶ En ce sens : **RADÉ CH.**, « Réflexions sur les fondements de la responsabilité civile, 2 - Les voies de la réforme : la promotion du droit à la sûreté », *D.* 1999, p. 323, spéc. p. 325, n° 7. V. aussi : **LEDUC F.**, « Le spectre du fait causal », *RCA* 2001, p. 4 ; **LUCAS O.**, « La Convention européenne des droits de l'homme et les fondements de la responsabilité civile », *JCP* 2002, I, p. 286, étude 111.

¹¹⁷⁷ *Ibid.*, spéc. p. 325, n° 7 et p. 326, n° 11.

¹¹⁷⁸ Art 2 de la DDHC de 1789 : « *le but de toute association politique est la conservation des droits naturels et imprescriptibles de l'Homme. Ces droits sont la liberté, la propriété, la sûreté, et la résistance à l'oppression* » ; art. 3 de la DUDH de 1948 : « *tout individu a droit à la vie, à la liberté, à la sûreté de sa personne* » ; art. 5-1° de la CEDH de 1950 : « *toute personne a droit à la liberté et à la sûreté* ».

¹¹⁷⁹ **RADÉ CH.**, « Réflexions sur les fondements de la responsabilité civile, 2 - Les voies de la réforme : la promotion du droit à la sûreté », *art.cit.*, spéc. p. 324, n° 5.

¹¹⁸⁰ *Ibid.*, spéc. p. 325, n° 8 ; **RADÉ CH.**, « Plaidoyer en faveur d'une réforme de la responsabilité civile », *D.* 2003, p. 2254, n° 26 ; **RADÉ CH.**, « Responsabilité et solidarité : propositions pour une nouvelle architecture », *RCA* 2009, dossier 5.

¹¹⁸¹ En ce sens : **DELVOLVÉ P.**, « Sécurité et sûreté », *RFDA* 2011/6, p. 1085.

sûreté ne peut prévaloir¹¹⁸², et n'est d'ailleurs pas celle retenue dans la jurisprudence de la Cour européenne. En effet, la Cour de Strasbourg l'assimile uniquement à la liberté individuelle assurant une protection de la personne contre toutes les détentions ou arrestations arbitraires, et ce, conformément à la lettre de l'article 5 de la Convention européenne des droits de l'homme. Ce droit doit donc s'entendre comme la protection des citoyens contre les atteintes possibles de l'État aux libertés individuelles¹¹⁸³, et plus particulièrement, à celle de ne pas être détenu ou arrêté arbitrairement¹¹⁸⁴. Mais il ne s'agit aucunement d'un droit à la sécurité corporelle en dehors des cas précités. Le droit à la sûreté est donc « *aux antipodes d'un droit à la réparation des dommages* »¹¹⁸⁵. Bien qu'audacieuse, l'assise textuelle du droit à la sûreté, proposée par Monsieur le Professeur Christophe Radé, relève de l'utopie et d'un certain idéalisme¹¹⁸⁶. En cela, demeure-t-il préférable d'analyser la primauté de la réparation du dommage corporel au nom d'un droit à la sécurité.

253. Le traitement préférentiel du dommage corporel justifié par la reconnaissance souhaitée d'un droit à la sécurité. Dès lors que la logique de la loi du 5 juillet 1985 est notamment fondée sur l'idée de la théorie développée par Boris Starck, le traitement préférentiel du dommage corporel réparable dont bénéficie les victimes non-conductrices pourrait éventuellement s'expliquer par la lésion d'un droit à la sécurité corporelle.

Fondateur de la théorie de la garantie en 1947, Monsieur Boris Starck s'est sans aucun doute inspiré de celle avancée par le Procureur général Leclerc qui préconisait d'ores et déjà dans le domaine des accidents de la circulation la reconnaissance d'un « *droit à la sécurité corporelle* »¹¹⁸⁷. Tout comme ce dernier, sa théorie est bâtie sur l'existence d'un droit à la

¹¹⁸² V. entre autres les auteurs qui distinguent le droit à la sûreté du droit à la sécurité : **RIVERO J.**, « La protection des droits de l'homme dans les rapports entre personnes privées », in *Amicorum discipulorumque Liber*, t. III, *La protection des droits de l'homme dans les rapports entre personnes privées*, Études offertes à René CASSIN, 1971, éd. A. Pedone, pp. 311-322, spéc. p. 313 ; **LE TOURNEAU PH.** (dir.), *Droit de la responsabilité et des contrats. Régimes d'indemnisation*, op.cit., spéc. p. 95, n° 0124.17.

¹¹⁸³ En ce sens : **JOURDAIN P.**, « Existe-t-il un droit subjectif à la sécurité », in NICOD M. (dir.), *Qu'en est-il de la sécurité des personnes et des biens ?*, Actes du colloque des 19 et 20 sept. 2006, 2008, Presses de l'Université Toulouse 1 Capitole, LGDJ, Travaux de l'IFR, Mutation des normes juridiques, n° 7, pp. 76-82, spéc. p. 81 : « *au sens des droits fondamentaux et des droits de l'homme, on peut bien parler d'un droit à la sécurité dans le prolongement du droit à la sûreté. Mais ce droit n'a de force juridique qu'en tant qu'il protège les citoyens contre les atteintes de l'État et impose aux pouvoirs publics de garantir leur sécurité* ». Adde : **MARGUÉNAUD J.-P.** (dir. SUDRE F.), *L'interprétation de la Convention européenne des droits de l'homme*, 1998, Bruxelles, 354 p.

¹¹⁸⁴ V. à ce propos sur la garantie du droit à la liberté et à la sûreté : **RENUCCI J.-F.**, *Droit européen des droits de l'homme. Droits et libertés fondamentaux garantis par la CEDH*, op.cit., spéc. n° 308.

¹¹⁸⁵ **MARCHADIER F.**, « La réparation des dommages à la lumière de la Convention européenne des droits de l'homme », *RTD civ.* 2009, p. 245, spéc. p. 259, n° 31.

¹¹⁸⁶ En ce sens : **SÉVERIN J.**, *La protection des droits subjectifs par la responsabilité civile*, 2012, thèse UT1 Capitole, 750 p., spéc. pp. 496-497, n° 681.

¹¹⁸⁷ **LECLERCQ P.**, *La pensée juridique du Procureur général Leclercq*, *Recueil*, t. I, 1953, Bruylant, Bruxelles, 484 p., spéc. p. 92.

sécurité inhérent à tout individu¹¹⁸⁸. En l'absence d'un fondement textuel juridique existant, puisqu'« *aucun texte, aucun "attendu" ne l'admet ouvertement* »¹¹⁸⁹, l'auteur use, semble-t-il de diverses expressions dans le but de définir au mieux les contours d'un tel droit dont il revendique l'existence. Partant d'une formule assez large du « *droit subjectif à la sécurité* »¹¹⁹⁰ ou de celle un peu plus précise de « *droit à la sécurité vitale et corporelle* »¹¹⁹¹, par rapport à celle plus ou moins similaire de « *droit à la vie ou à l'intégrité corporelle* »¹¹⁹², l'auteur en précise davantage l'objet avec la formule de « *droit à la sécurité corporelle, à la réputation, à l'intégrité de ses biens* »¹¹⁹³, voire de « *droit à la vie humaine, l'intégrité corporelle et celle de ses biens, sa tranquillité, son honneur* »¹¹⁹⁴. Ce qui revient en fin de compte à affirmer que l'auteur soutient un droit à « *la sécurité inconditionnelle de leur vie, de leurs corps et des biens matériels* »¹¹⁹⁵, tout comme le revendiquait le Procureur général Leclerc.

Toutefois, le droit à la sécurité que revendique Monsieur Boris Starck, intégrant *a priori* la catégorie des droits de la personnalité¹¹⁹⁶, n'a pas exclusivement pour siège l'intégrité corporelle de la personne. Il ne prône pas l'existence d'un droit à la sécurité corporelle mais un droit à la sécurité, tant à l'égard de la personne qu'à l'égard d'un bien lui appartenant. En cela, sa proposition, non loin d'être totalement à exclure, ne demeure pas assez précise. Bien que celle-ci permette de rattacher la primauté de la réparation du dommage corporel aux droits fondamentaux de la vie et de l'intégrité corporelle de la personne, il est préférable d'analyser la doctrine qui fait expressément référence au droit fondamental au respect de l'intégrité physique pour justifier de l'existence d'un droit à la sécurité corporelle

254. L'invocation du droit fondamental au respect de l'intégrité. De nombreux auteurs font référence au droit fondamental au respect de l'intégrité physique et à la vie pour promouvoir et justifier l'amélioration de la réparation du dommage corporel au sein du droit de la responsabilité civile¹¹⁹⁷. La doctrine y a fréquemment recours, tant pour justifier les solutions actuelles que pour en proposer de nouvelles. En témoigne le précieux ouvrage de Mesdames les Professeurs Yvonne Lambert-Faivre et Stéphanie Porchy-Simon consacré à l'indemnisation

¹¹⁸⁸ STARCK B., *op.cit.*, spéc. p. 50.

¹¹⁸⁹ *Ibid.*

¹¹⁹⁰ *Ibid.*

¹¹⁹¹ *Ibid.*

¹¹⁹² *Ibid.* p. 37.

¹¹⁹³ *Ibid.*

¹¹⁹⁴ *Ibid.* p. 42.

¹¹⁹⁵ *Ibid.* p. 49.

¹¹⁹⁶ En ce sens : STARCK B., « Domaine et fondement de la responsabilité sans faute », *RTDC* 1958, p. 475.

¹¹⁹⁷ BRUN PH., « Synthèse - Dommage à la personne », *J.-Cl. Responsabilité civile et Assurances*, juin 2021, spéc. n° 2.

du dommage corporel qui s'ouvre avec l'affirmation suivante : « *le droit du dommage corporel présente un caractère fondamental, car la sécurité et l'intégrité de la personne humaine sont reconnues comme des droits fondamentaux dans les démocraties modernes* »¹¹⁹⁸. Se fondant certainement sur la « *valeur universellement reconnue dans le temps et dans l'espace* »¹¹⁹⁹ de l'intégrité physique de la personne humaine, divers autres auteurs affirment clairement que le droit à indemnisation en cas d'atteinte au corps humain se justifie corrélativement par la reconnaissance du droit fondamental à la protection de l'intégrité corporelle¹²⁰⁰. Ainsi, Monsieur le Professeur Jonas Knetsch atteste que le traitement spécifique dont bénéficie les atteintes à l'intégrité du corps humain se justifie par l'importance que notre droit accorde aux droits de la personnalité¹²⁰¹, et plus particulièrement, citant Mesdames Yvonne Lambert-Faivre et Stéphanie Porchy-Simon, au « *respect du corps, médiateur de l'âme et truchement nécessaire de toute vie spirituelle, intellectuelle, affective, artistique, sensorielle, professionnelle ou matérielle* »¹²⁰². Selon lui, il demeure juste que la victime d'une atteinte à sa personne bénéficie des faveurs du législateur « *parce qu'une atteinte à l'intégrité physique touche au plus intime de notre existence et qu'elle laisse la victime dans un état de vulnérabilité accrue* »¹²⁰³. Aussi, il demeure intéressant de constater que cette invocation doctrinale des droits fondamentaux afin d'améliorer la réparation des victimes de dommage corporel en droit commun de la responsabilité civile servirait alors à justifier la légitimité du traitement préférentiel du dommage corporel dont bénéficie la victime non-conductrice.

255. Le rattachement légitime du traitement préférentiel du dommage corporel de la victime non-conductrice aux droits fondamentaux relatifs à la protection de son intégrité. La reconnaissance de la violation du droit fondamental à l'intégrité corporelle de la victime justifie de manière certaine le traitement de faveur que le législateur de 1985 a offert au dommage corporel de la victime non-conductrice. L'existence d'un lien entre ce droit violé et sa sanction est évidente. Dès lors que le critère de l'implication du véhicule dans l'accident corporel de la circulation est établi – critère dont la preuve est facilement rapportée – la seule atteinte au corps de la victime, présumée imputable à l'accident, suffit à ouvrir droit à réparation

¹¹⁹⁸ LAMBERT-FAIVRE Y., PORCHY-SIMON S., *op.cit.*, spéc. Avant-propos XII.

¹¹⁹⁹ *Ibid.*

¹²⁰⁰ BACACHE M., « Dommage corporel », *D.* 2020, p. 2142. *Adde* : LAMBERT-FAIVRE Y., « L'éthique de la responsabilité », *art.cit.*, p. 1 ; LUCAS O., *art.cit.*, p. 286, étude 111 ; QUÉZEL-AMBRUNAZ CH., « La responsabilité civile et les droits du titre I du livre I du code civil », *RTD civ.* 2012, p. 251.

¹²⁰¹ KNETSCH J., « Le traitement préférentiel du dommage corporel », *JCP* 2016, suppl., n° 30-35, p. 9, spéc. p. 10, n° 4.

¹²⁰² LAMBERT-FAIVRE Y., PORCHY-SIMON S., *op.cit.*, spéc. p. 1, n° 1.

¹²⁰³ KNETSCH J., « Le traitement préférentiel du dommage corporel », *art.cit.*, spéc. p. 11, n° 7.

à son profit, sans que celle-ci n'ait à prouver la faute de l'auteur de la violation du droit à son intégrité corporelle. De plus, une telle reconnaissance rend impossible toute exonération du responsable par la preuve d'une absence de faute de sa part. Dès lors, cela expliquerait la mise en place du régime d'indemnisation spécifique et facilité du dommage corporel de la victime non-conductrice au sein de la loi Badinter.

L'atteinte dans ses droits fondamentaux les plus précieux, à la vie et à l'intégrité physique, expliquerait que la personne qui a subi l'accident corporel, soit titulaire d'un droit subjectif à la sécurité corporelle ayant alors une force juridique supérieure lui permettant de l'opposer aux tiers¹²⁰⁴. Ainsi, ces droits fondamentaux pourraient être envisagés comme des fondements justifiant le mécanisme d'indemnisation mis en place par le législateur de 1985 et *ispo facto* la différence légitime de traitement indemnitaire entre les dommages qui en résultent. Un tel rattachement du droit à la réparation du dommage corporel à ces droits pourrait donc constituer deux éléments. Tant une assise confirmée de la garantie d'un tel droit, à la fois spécifique et déconnectée du droit de la responsabilité civile, dont dispose d'ores et déjà les victimes non-conductrices, qu'une « nouvelle garantie »¹²⁰⁵ de ce droit subjectif, en réalité hétérogène, au profit des victimes conductrices, car elles aussi sont atteintes dans ces mêmes droits fondamentaux.

256. L'invocation jurisprudentielle perceptible des droits fondamentaux des victimes d'accident corporel de la circulation. Le rattachement de l'existence du droit du dommage corporel aux droits fondamentaux n'est pas uniquement une singularité doctrinale. Comme observé précédemment, la jurisprudence européenne esquisse un tel lien dans le domaine des accidents de la circulation. Mais elle ne rend pas suffisamment compte de l'influence de ces droits fondamentaux¹²⁰⁶. Demeure-t-il alors opportun de rendre compte et d'analyser la jurisprudence française. Les juges français semblent également particulièrement réticents à justifier la primauté de la réparation du dommage corporel au nom des droits fondamentaux des victimes d'accidents corporels de la circulation. Mais il arrive parfois à la Cour de cassation de les invoquer au surplus des dispositions de la loi Badinter. En effet, certaines décisions jurisprudentielles pourraient laisser penser que les atteintes illicites aux droits fondamentaux relatifs à l'intégrité de la personne ouvrent un droit à réparation à leurs victimes d'accidents corporels de la circulation soumises à la loi de 1985.

¹²⁰⁴ En ce sens : **JOURDAIN P.**, « Existe-t-il un droit subjectif à la sécurité », *art.cit.*, n° 7, pp. 76-82, spéc. p. 78.

¹²⁰⁵ **LUCAS O.**, *art.cit.*, p. 286, étude 111.

¹²⁰⁶ Sur l'inapplication de l'art. 8 *Conv. EDH.*, v. : *Supra* n°272 *Contra.* sur l'application de l'art. 2 *Conv. EDH.*, v. *Supra* n°265

257. L’invocation du « principe du droit au respect de la dignité ». En témoigne un arrêt du 21 mai 2015 de la deuxième chambre civile de la Cour de cassation, duquel ressort le lien direct entre la violation d’un droit fondamental et l’inexistence d’un droit à réparation octroyée à la victime. En l’espèce, la décision repose directement sur l’invocation du droit fondamental au respect de la dignité humaine afin de justifier que la victime de l’accident corporel de la circulation a droit à réparation du préjudice économique résultant de son dommage corporel subi. Et qu’à défaut, le droit fondamental susmentionné est violé¹²⁰⁷. Bien que l’invocation du droit au respect de la dignité humaine permette d’asseoir plus fortement le raisonnement des juges afin que soit allouée à la victime une indemnisation intégrale de son préjudice économique, le rattachement du droit à réparation du dommage corporel à un tel droit fondamental semble quelque peu extrême. Les juges auraient pu se contenter de l’article 16 du Code civil comme assise textuelle. Mais cela n’aurait peut-être pas eu le même effet recherché, c’est-à-dire démontrer l’importance de la reconnaissance du droit à réparation du dommage corporel pour la victime ainsi que la volonté des juges de le rendre effectif *via* le respect de leur droit fondamental le plus précieux.

258. L’invocation des droits fondamentaux relatifs à l’intégrité de la personne. Dans une décision particulièrement récente datant du 6 mai 2021, les juges de la Haute cour font expressément référence aux dispositions de la Convention européenne des droits de l’homme afin d’améliorer l’indemnisation de la victime accidentée de la route. Il est ainsi énoncé « *que la jouissance des droits et libertés reconnus dans la Convention européenne de sauvegarde des droits de l’Homme et des libertés fondamentales, dont font partie le droit à la vie et le droit à la sûreté doit être assurée, sans distinction aucune fondée sur le handicap ; qu’en l’espèce, en qualifiant le fauteuil roulant électrique de véhicule terrestre à moteur, quand une telle qualification conduisait à interdire de façon discriminatoire aux personnes handicapées se déplaçant sur un fauteuil de rouler sur les trottoirs et donc à les obliger à rouler sur la route, ce qui était dangereux pour elles et de nature à mettre en cause leur intégrité physique, la Cour d’appel a violé les article 14, 2 et 5 de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l’Homme et des libertés fondamentale* »¹²⁰⁸. En l’espèce et au regard

¹²⁰⁷ Cass. 2^e civ., 21 mai 2015, n° 14-16.615, *Inédit* : « la dignité humaine inclut le droit à exercer une activité professionnelle et à percevoir des revenus en contrepartie ; qu’en refusant d’indemnisation M. X (...), la Cour d’appel a porté atteinte à la dignité de M. X... et la Cour d’appel a violé le principe du droit au respect de la dignité humaine ».

¹²⁰⁸ Cass. 2^e civ., 6 mai 2021, n° 20-14.551 : *Bull. civ. II. V. Infra* n°309.

des faits de l'arrêt, les juges de la deuxième chambre civile invoquent de manière manifeste les droits fondamentaux de la vie et de la sûreté de la victime pour légitimer l'existence de son droit à réparation en qualité de victime non-conductrice handicapée. Néanmoins, le second fondement sur lequel ils s'appuient demeure inapproprié. En effet, si le droit à la vie inclut sans conteste dans sa protection celui du droit à l'intégrité, le droit à la sûreté ne devrait se confondre avec celui-ci¹²⁰⁹. Les juges font une application *a priori* erronée de l'article 5 de la Convention européenne des droits de l'Homme, lequel s'envisage uniquement sous le prisme de la liberté individuelle, assurant une protection de la personne contre toutes les détentions ou arrestations arbitraires, et non sous l'angle d'un droit à la sécurité en cas d'atteinte physique subie par une victime, notamment imputable à un accident de la circulation. Cela est malheureusement le cas d'espèce en l'occurrence. L'intention des juges est louable dans la mesure où ceux-ci estiment que l'invocation de ces droits fondamentaux participe de la reconnaissance légitime d'un droit inconditionnel à la réparation du dommage corporel au profit de la victime qu'ils qualifient de non-conductrice. Mais l'article 5 de la Convention européenne ne saurait être le véritable fondement sur lequel la décision aurait dû reposer afin d'insister sur la valeur du droit à l'intégrité physique de cette victime.

259. L'objectif du recours aux droits fondamentaux. En somme, le lien établi entre la supériorité du dommage corporel dans le droit de la réparation et la violation des droits fondamentaux relatifs à l'intégrité de la personne est donc perceptible au sein de la jurisprudence française¹²¹⁰. Cela participe d'ailleurs certainement du phénomène d'horizontalisation des droits fondamentaux. Dans ces deux décisions précitées par exemple, le recours aux droits fondamentaux a permis à la Cour de cassation d'insister sur la valeur de l'intérêt lésé par le dommage et d'attester *a minima* de la volonté des juges de prendre en compte l'inégale valeur des intérêts protégés par la loi Badinter.

260. Bilan du paragraphe premier. L'essentialité de l'intérêt relatif à l'intégrité de la personne a amené à le considérer comme l'intérêt prééminent. Cette prééminence, reposant sur la valeur sociale supérieure du siège de l'atteinte, légitime le traitement préférentiel du dommage corporel et partant, son rang supérieur dans la protection des dommages qu'offre la

¹²⁰⁹ Sur la reconnaissance d'un droit fondamental à la sécurité corporelle dont l'assise textuelle serait l'article 5 de la Convention européenne des droits de l'Homme, v. : la proposition doctrinale de Monsieur Christophe Radé.

¹²¹⁰ Bien qu'en dehors de notre champ d'étude, nombreuses sont les décisions de la Cour de cassation faisant état de l'invocation du droit fondamental au droit à un procès équitable dont le fondement textuel est l'article 6 §1 de la Convention européenne des droits de l'Homme.

loi Badinter. Au point qu'il demeurerait alors essentiel de se questionner sur l'influence que pouvaient *ipso facto* avoir les droits fondamentaux subjectifs protégeant cet intérêt sur la reconnaissance justifiée de la primauté de la réparation du dommage corporel. Mais plus encore, une telle interrogation se poursuit à l'aune de sa place prédominante au sein du dispositif légal de 1985 qui demeure en réalité justifiable.

§2. La place supérieure du dommage corporel justifiable

261. Le rattachement de la supériorité du dommage corporel dans le droit de la réparation à la valeur supérieure des droits fondamentaux ? Le recours aux droits fondamentaux précédemment identifiés, objet d'une restauration *via* l'indemnisation du dommage corporel, n'est pas anodin. Ce sont ces mêmes droits, sur lesquels se fondent la doctrine majoritaire pour justifier de la reconnaissance d'un droit spécifique à réparation du dommage corporel, et qui permettent d'insister sur la valeur primordiale de l'intérêt lésé par le dommage corporel qu'ils protègent, et ce en raison de l'éminente protection dont ils feraient eux-mêmes l'objet au sein du droit.

Partant, si les droits fondamentaux sont *a priori* incapables à eux-seuls de justifier la supériorité du dommage corporel dans le droit de la réparation instauré par la loi Badinter (**A**), une réflexion doctrinale orientée sur l'éminente valeur attribuée aux droits fondamentaux protégeant l'intégrité de la personne vient pourtant en fournir une explication qu'il convient d'approfondir (**B**).

A. L'incapacité des droits fondamentaux à justifier de la supériorité du dommage corporel

262. La fundamentalité des droits fondamentaux : une incapacité relative ? Tel que précédemment énoncé, les droits fondamentaux se caractérisent par deux critères complémentaires : un formel, attaché à l'importance du droit lui-même, et un substantiel, lié au bénéficiaire de ce droit¹²¹¹. Ces deux critères ne permettent pas de rendre compte d'une définition certaine de ces droits. Au demeurant, la valeur tant substantielle que formelle des droits fondamentaux restaurés implicitement au nom du droit spécifique à réparation du

¹²¹¹ Sur l'articulation entre la valeur formelle et la valeur matérielle des droits fondamentaux, v. spéc. : **PICARD E.**, « L'émergence des droits fondamentaux en France », *AJDA* 1998, n° hors-série, p. 6.

dommage corporel de la victime ne permet pas d'affirmer la primauté de la réparation du dommage corporel à laquelle la victime a le droit.

Sur la plan substantiel, les droits fondamentaux identifiés concernés, sont évidemment attachés à la personne physique de la victime de l'accident afin que celle-ci puisse, en tant que destinataire privilégiée, être protégée dans son intégrité physique et psychique. Mais divers autres droits la protègent tout autant ou du moins concourent à cette protection effective.

La valeur de la norme juridique qui énonce ces droits ne permet pas non plus de rendre compte de leur quelconque prééminence sur les autres droits fondamentaux dont dispose la victime. Ceux-ci sont apparemment des droits parmi d'autres, consacrés tant au sein de l'ordre juridique international, que de celui communautaire ou encore interne. Leur fundamentalité supranationale, notamment infraconstitutionnelle¹²¹², les propulsant comme à un rang supra-législatif au sein de la hiérarchie des normes, n'est donc pas la caractéristique qui les différencie. Cette fundamentalité ne permet pas d'attester de leur valeur prédominante, justifiant du même coup la supériorité du dommage corporel dans le droit de la réparation. Au contraire, ces droits revêtent la même prééminence en droit interne français que les autres droits fondamentaux, et ce au nom du principe d'indivisibilité qui les gouverne.

263. Le principe d'indivisibilité des droits fondamentaux. D'aucuns soutiennent l'inexistence d'une hiérarchie des droits fondamentaux en raison du principe d'indivisibilité les gouvernant. Ce principe demeure légitime tant il est vrai que l'ensemble de ces droits concourt au respect de la dignité humaine, « *laquelle ne peut (...) être divisible* »¹²¹³. L'assise de ce principe d'indivisibilité des droits¹²¹⁴ est l'idée de l'indivisibilité de l'homme. Un auteur a

¹²¹² *Ibid.*

¹²¹³ En ce sens : **RENUCCI J.-F.**, *Droit européen des droits de l'homme. Droits et libertés fondamentaux garantis par la CEDH*, *op.cit.*, spéc. n° 79.

¹²¹⁴ Ce principe a été à de nombreuses reprises proclamé par des textes universels. À titre d'illustration, en 1968, la proclamation de Téhéran de la Conférence internationale des droits de l'homme affirme que « *les droits de l'homme et les libertés fondamentales étant indivisibles, la jouissance complète des droits civils et politiques est impossible sans celle des droits économiques, sociaux et culturels* ». Ce principe est par ailleurs solennellement affirmé par la résolution 32/130 de l'Assemblée générale des Nations Unies adoptée le 16 déc. 1977 : « *profondément convaincue que tous les droits de l'homme et toutes les libertés fondamentales sont intimement liés et indivisibles, (...) [L'Assemblée générale] 1. Décide que l'approche du travail futur sur les questions concernant les droits de l'homme dans le cadre des organismes des Nations Unies devra tenir compte des concepts suivants : a) Tous les droits de l'homme et toutes les libertés fondamentales sont indivisibles et interdépendants : une atteinte égale et une considération urgente devront être accordées à la réalisation, la promotion et la protection tant des droits civils et politiques que des droits économiques, sociaux et culturels (...)* ». in Assemblée générale – Trente-deuxième session – résolution 32/130, « *Autre méthodes et moyens qui s'offrent dans le cadre des organismes des Nations Unies pour mieux assurer la jouissance effective des droits de l'homme et des libertés fondamentales* », spéc. p. 163 : www.un.org/french/documents/ga/res/32/fres32.shtml. En 1993, la Conférence mondiale sur les droits de l'homme, réunie à Vienne, réaffirme cette indivisibilité en énonçant que « *tous les droits de l'homme sont universels, indissociables, interdépendants et intimement liés* ». De même, la résolution 60/251 de l'Assemblée générale des Nations Unies, instituant le Conseil des droits de l'homme le 15 mars 2006, affirme

d'ailleurs affirmé que « *l'indivisibilité est un principe rationnel (éthique et méthodologique) qui repose sur l'unité de la dignité humaine que les droits humains expriment et garantissent. Très concrètement, l'indivisibilité des droits correspond à l'individualité (l'indivision et l'individuation) de leur sujet : l'être humain vivant hic et nunc. Ne pas respecter l'indivisibilité des droits et l'entremêlement des violations, c'est oublier l'homme concret, sa qualité de sujet de droit et de responsabilités.* »¹²¹⁵. Madame le Professeur Peggy Ducoulombier exprime notamment l'idée selon laquelle le principe d'indivisibilité résulte du « *principe matriciel* » de dignité – propos empruntés à Monsieur le Professeur Bertrand Mathieu¹²¹⁶ – lequel interdit de classer les droits de l'homme dans des rapports de prévalence¹²¹⁷.

264. *A priori*, l'invocation des droits fondamentaux est sans doute inefficace pour rendre compte de la supériorité du dommage corporel dans le droit de la réparation qu'instaure la loi Badinter. Mais cela ne signifie pas pour autant qu'un tel recours soit totalement à bannir. La jurisprudence européenne semble nous donner quelques illustrations de la reconnaissance d'un droit spécifique à la réparation du dommage corporel au nom d'un droit fondamental.

265. L'applicabilité de l'article 2 de la Convention européenne des droits de l'Homme à un accident corporel de la circulation. *A priori*, l'article 2 de ce texte européen relatif au droit à la vie serait le seul fondement supranational que la Cour européenne appliquerait en cas d'accident de la circulation dans lequel une atteinte grave à la personne aurait été subie. Comme l'affirme un auteur, « *les rédacteurs de la Convention n'avaient sans doute pas imaginé que la Cour EDH, en formation solennelle, ferait un jour application du premier des droits garantis – le droit à la vie – dans une banale affaire d'accident de la circulation* »¹²¹⁸. Et pourtant, dans l'arrêt *Nicolae Virgiliu Tanase c/Roumanie* du 25 juin

très nettement que « (...) tous les droits de l'homme doivent être considérés comme d'égale importance et qu'il faut se garder de les hiérarchiser ou d'en privilégier certains (...) ». De plus, les réalisations d'instruments de droit international, tels que la Convention européenne des droits de l'homme et la Charte sociale européenne, démontrent que le Conseil de l'Europe, appuyé par l'Union européenne, est attaché au principe de l'indivisibilité des droits de l'homme proclamé par les déclarations universelles.

¹²¹⁵ MEYER-BISCH P., « Méthodologie pour une présentation systémique des droits humains », in BRIBOSIA E., HENNEBEL L. (dir.), *Classer les droits de l'homme*, 2004, Bruylant, Bruxelles, Penser le droit, pp. 47 à 85, spéc. p. 48.

¹²¹⁶ MATHIEU B., « Pour une reconnaissance de “principes matriciels” en matière de protection constitutionnelle des droits de l'homme », *D.* 1995, chr. p. 211.

¹²¹⁷ DUCOULOMBIER P., *Les conflits de droits fondamentaux devant la Cour européenne des droits de l'homme*, 2008, Thèse dactyl. Strasbourg III, 746 p., spéc. p. 416, n° 719.

¹²¹⁸ SUDRE F., « Application de l'article 2 à un accident de la route... », *JCP* 2019, n° 27, Actu. 744.

2019¹²¹⁹, la Cour européenne affirme clairement que la conduite automobile est « *une activité susceptible de mettre en danger la vie des personnes, relevant en conséquence du champ de l'article 2* »¹²²⁰, et le fait que cet article ne s'applique pas uniquement quand la victime décède mais également, comme en l'espèce, lorsque « *la gravité des blessures est telle que la vie de la victime a été sérieusement mise en danger* »¹²²¹. Les juges composant la Cour européenne confirment ainsi l'arrêt *Anna Todorova c/Bulgarie* rendu dans le même sens le 24 mai 2011 concernant notamment l'absence d'indemnisation de la requérante relatif à l'accident de la circulation dans lequel son fils avait trouvé la mort¹²²². Bien que dans ces arrêts précités, l'applicabilité de l'article 2 aux faits avait pour objectif une obligation positive d'enquête effective, il n'en demeure pas moins qu'une réparation adéquate des préjudices résultant de l'atteinte à l'intégrité physique des victimes directes ou de leur proches fut exigée par la Cour au nom d'un recours en responsabilité que cette Cour protège. En ce sens, l'article 2 de la Convention européenne des droits de l'homme relatif au droit à la vie a donc servi de fondement à la reconnaissance d'un droit à une réparation adéquate du dommage corporel subi pas des victimes d'accidents corporels de la circulation. Au demeurant, si de telles décisions ne concernaient pas directement la France et donc le régime d'indemnisation issu de la loi Badinter, celles-ci font néanmoins figures d'exemple quant à l'applicabilité d'un texte supranational dans le domaine des accidents de la circulation. Ce fondement normatif au sein de l'ordre juridique international régional semblerait d'ailleurs être le seul à s'appliquer dans un tel domaine, qui de ce fait, justifierait la reconnaissance d'un droit à une réparation spécifique du dommage corporel, mais pas la valeur prédominante que la loi de 1985 attribue à un tel dommage.

266. Le rejet de l'interprétation du droit au respect de l'intégrité physique d'une victime accidentée de la route à l'aune de l'article 8 Conv. EDH. Consacré également au niveau européen et international¹²²³, le droit au respect de l'intégrité physique est parfois lié à

¹²¹⁹ CEDH, Gr. Ch., 25 juin 2019, n° 41720/13, *Nicolae Virgiliu Tanase c/Roumanie* : Juris-Data n° 2019-010874 ; MARGUÉNAUD J.-P., « De la détermination des articles de la Convention européenne des droits de l'homme applicables en cas d'accidents de la route ayant provoqué de graves blessures », *RTD civ.* 2019, p. 813.

¹²²⁰ CEDH, Gr. Ch., 25 juin 2019, n° 41720/13, *Nicolae Virgiliu Tanase c/Roumanie*, §148.

¹²²¹ CEDH, Gr. Ch., 25 juin 2019, n° 41720/13, *Nicolae Virgiliu Tanase c/Roumanie*, §142.

¹²²² CEDH, 24 mai 2011, n° 23302/03, *Anna Todorova c/Bulgarie*.

¹²²³ Fondementaux européens : art. 5, 1° de la Conv. EDH. de 1950 relatif au droit de toute personne à sa sûreté. L'art. 3 de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne n° 2000/C-634/01 du 18 déc. 2000 affirme notamment que « *1. Toute personne a droit à son intégrité physique et mentale* ». Fondements internationaux : Art. 3 de la DUDH de 1948 prévoit que « *tout individu a droit à la vie, à la liberté et à la sûreté de sa personne* ». Le PIDESC de 1966 en son art. 9 énonce également que « *tout individu a droit à la liberté et à la sécurité de sa personne* ». Autrement dit, la protection de la personne dans son intégrité physique serait sous l'égide du respect de sa sûreté ou de sa sécurité.

un fondement juridique original. La Cour européenne des droits de l'Homme semble interpréter largement l'article 8 de la Convention européenne des droits de l'Homme au point d'inclure dans son champ d'application la protection du droit au respect de l'intégrité physique¹²²⁴. Cet article serait apparemment utilisé « *comme la matrice d'une protection conventionnelle illimitée, extensible à tout intérêt que le juge européen souhaite défendre* »¹²²⁵. La notion « *fluctuante* » et imprécise de la vie privée¹²²⁶, engloberait donc l'intégrité tant physique que psychologique de la personne tel qu'affirmait précédemment. Or, dans le domaine des accidents de la circulation, un tel fondement n'aurait semble-t-il pas vocation à s'appliquer. À titre d'illustration, dans l'arrêt *Nicolae Virgiliu Tanase c/ Roumanie* du 25 juin 2019, la Cour européenne des droits de l'Homme a jugé inapplicable l'article 8 précisant que les lésions corporelles causées par l'accident de la route ne relèvent pas de la vie privée au sens de cet article¹²²⁷. Aussi, cette jurisprudence peut-elle laisser penser que la reconnaissance du droit à l'intégrité physique, et plus particulièrement sa lésion au sein de la loi du 5 juillet 1985, ne s'entendrait donc pas non plus de la violation du respect de la vie privée de la personne victime, mais strictement de la violation du droit au respect de la personne en son corps contre les atteintes causées par les tiers.

267. Bilan. En définitive, la fundamentalité des droits protégeant l'intégrité de la personne ne justifie aucunement la supériorité du dommage corporel dans le droit de la réparation qu'instaure la loi Badinter. Au mieux, permettrait-elle de justifier quelque peu la reconnaissance d'un droit à réparation spécifique dans le domaine des accidents de la circulation si l'on s'en tient aux décisions furtives de la Cour européenne des droits de l'homme. Mais il ne s'agirait aucunement de justifier la valeur supérieure du dommage corporel dans le dispositif légal de 1985. Pour l'envisager, est-il dès lors nécessaire d'appuyer notre raisonnement sur l'idée d'une hiérarchie des droits fondamentaux qui semble s'être enracinée dans l'esprit de la doctrine, mais également dans celle de la jurisprudence européenne.

¹²²⁴ SUDRE F., *Droit européen et international des droits de l'homme*, 12^e éd., PUF, 2015, Droit fondamental, Classiques, 1013 p., spéc. p. 199-200. Pour juger des atteintes à l'intégrité physique, la Commission et la Cour européenne des droits de l'homme choisissent souvent, depuis l'arrêt CEDH, 26 mars 1985, *X. et Y. c/ Pays-Bas*, req. n° 8978/80, §22, de se placer sur le terrain de l'article 8 de la *Conv. EDH*.

¹²²⁵ GIRARD B., *op.cit.*, spéc. p. 128, n° 108.

¹²²⁶ RENUCCI J.-F., *Droit européen des droits de l'homme, Droits et libertés fondamentaux garantis par la CEDH*, 9^e éd., 2021 LGDJ, Manuel, 587 p., spéc. n° 226.

¹²²⁷ CEDH, Gr. Ch., 25 juin 2019, n° 41720/13, *Nicolae Virgiliu Tanase c/Roumanie*, §130 : Juris-Data n° 2019- 010874 ; MARGUÉNAUD J.-P., « De la détermination des articles de la Convention européenne des droits de l'homme applicables en cas d'accidents de la route ayant provoqué de graves blessures », *RTD civ.* 2019, p. 813 ; AFROUKH M., BOITEUX-PICHERAL C., HUSSON-ROCHCONGAR C., « Évolutions de la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme – Premier semestre 2019 », *RDLF* 2019, chr. n° 47.

B. L'influence occulte de l'éminente valeur attribuée aux droits fondamentaux protégeant l'intégrité de la personne

268. Démarche. La supériorité du dommage corporel de la victime non-conductrice dans le droit de la réparation pourrait trouver sa justification dans l'éminente protection des droits fondamentaux de cette personne. Reste alors à déterminer si une telle prééminence est inhérente à la valeur même de ces droits. Pour ce faire, il s'agira d'analyser la reconnaissance d'une hiérarchie matérielle des droits fondamentaux qu'une partie de la doctrine et de la jurisprudence européenne prône. Ceci poursuit l'objectif d'identifier que les droits fondamentaux considérés comme étant supérieurs dans cette pyramide de la fundamentalité sont ceux qui octroient une valeur prédominante à l'intégrité lésée de la personne victime de dommage corporel. Ainsi, la hiérarchisation des droits fondamentaux serait-elle le procédé expliquant la typologie des intérêts protégés que la loi de 1985 établit. La reconnaissance à cet égard de la suprématie de l'intégrité de la personne au nom des droits fondamentaux permet d'en déduire corrélativement la valeur supérieure accordée au dommage corporel dans le droit de la réparation et par conséquent le traitement préférentiel d'un tel dommage que le législateur de 1985 a offert exclusivement à la victime non-conductrice.

269. Le principe d'indivisibilité des droits de l'homme indirectement méprisé. La loi du 5 juillet 1985 établit implicitement une protection prééminente des droits fondamentaux violés du fait du dommage corporel réparable. Mais celle-ci ne semble visiblement pas tenir compte de l'interdiction faite aux États de considérer certains droits fondamentaux comme plus importants que d'autres à l'égard de « *l'éthique des droits de l'homme [qui] impose de les considérer comme égaux suivant le principe de l'égale dignité des êtres humains* »¹²²⁸.

Compte tenu de l'indemnisation irréductible du dommage corporel subi par la victime non-conductrice et incidemment, de la protection indemnitaire de plus grande valeur accordée à l'intégrité physique lésée par le dommage, la loi Badinter atteste indirectement de l'existence d'une distinction entre les droits de l'homme protégeant l'intégrité lésée de la personne. Sur une échelle de valeurs établie *via* une protection indemnitaire distincte, la loi Badinter affirmerait alors que les droits fondamentaux de nature extrapatrimoniale protégeant l'intérêt à

¹²²⁸ DUCOULOMBIER P., *op.cit.*, spéc. p. 415, n° 718.

l'intégrité de la personne, tels que le droit à la vie et au respect de l'intégrité physique, priment nécessairement, en raison de la protection supérieure dont ils font l'objet, sur ceux de nature patrimoniale, tels que le droit à la propriété de biens endommagés ou détruits du fait de l'accident.

À ce titre, en établissant indirectement une protection différenciée de ces droits restaurés, lesquels protègent les intérêts, eux-mêmes hiérarchisés, des victimes non-conductrices, la loi de 1985 renie indirectement le principe d'indivisibilité des droits de l'homme. Comme l'affirme Monsieur le Professeur Frédéric Sudre, « *distinguer entre les droits de l'homme, c'est [effectivement] aller à l'encontre de la notion, chère à l'ONU, d'indivisibilité ou d'interdépendance des droits de l'homme.* »¹²²⁹. Quand bien même un tel principe serait davantage perçu comme un objectif à atteindre, plutôt que comme une véritable obligation coercitive¹²³⁰, il n'en demeure pas moins que cet objectif est ainsi clairement mis à mal par la loi de 1985.

Faisant abstraction de l'indivisibilité des droits fondamentaux, cette protection hiérarchisée, basée « *sur ce qui est fondamental par rapport à ce qui l'est moins* »¹²³¹, confirmerait dès lors l'hypothèse selon laquelle existerait une hiérarchie matérielle des droits fondamentaux selon leur importance, et au premier rang de laquelle figureraient les droits intangibles de la personne.

270. Une supériorité visible pour la doctrine : la considération du critère de l'importance d'un droit fondamental pour la société démocratique. D'aucuns soutiennent que le dommage corporel est placé en tête de la hiérarchisation des dommages en droit français car il constitue « *une atteinte à des droits fondamentaux garantis au plus haut niveau de la hiérarchie des normes (...)* »¹²³² et plus précisément, « *une atteinte au droit de la personnalité le plus inviolable* »¹²³³. Selon ces dires, il existerait une hiérarchie des droits fondamentaux basée sur la valeur supérieure de droits inconditionnels.

¹²²⁹ SUDRE F., *Droit européen et international des droits de l'homme, op.cit.*, p. 198, n° 128.

¹²³⁰ V. en ce sens : SUDRE F., « Droits intangibles et/ou droits fondamentaux : y a-t-il des droits prééminents dans la Convention européenne des droits de l'homme », in *Liber Amicorum, Mélanges en l'honneur de Marc-André Eissen*, 1995, LGDJ, Bruylant, Bruxelles, pp. 381-398 ; BREILLAT D., « La hiérarchie des droits de l'homme », in *Droit et politique à la croisée des cultures, Mélanges Philippe Ardant*, 1999, LGDJ, Mélanges, pp. 353-372 ; HENNEBEL L., « Les droits intangibles », in BRIBOSIA E., HENNEBEL L. (dir.), *Classer les droits de l'homme*, 2004, Bruylant, Penser le droit, pp. 195-218.

¹²³¹ JACOT-GUILLARMOUD O., « Rapports entre démocratie et droits de l'homme », in *Conseil de l'Europe, Démocratie et droits de l'homme*, 1990, Engel, pp. 49-72, spéc. p. 70.

¹²³² BACACHE-GIBEILI M., « La nomenclature : une norme ? », *art.cit.*, p. 36, spéc. p. 38.

¹²³³ LAMBERT-FAIVRE Y., PORCHY-SIMON S., *op.cit.*, spéc. p. 16, n° 22.

Monsieur le Professeur Frédéric Sudre est l'un des premiers auteurs ayant soutenu clairement l'idée selon laquelle ces droits inconditionnels, qualifiés par d'autres de « *droits intangibles* »¹²³⁴, s'intègrent naturellement au sein d'un « noyau dur » des droits de l'homme¹²³⁵. Les droits irréductibles formant ce « noyau » sont limitativement énumérés par l'article 15 de la Convention disposant qu'aucune dérogation n'est autorisée au droit à la vie, au droit de ne pas subir de torture et de traitement inhumains et dégradants, au droit de ne pas être placé en esclavage, au droit de faire l'objet d'un travail forcé, ou encore au droit à la non-rétroactivité de la loi pénale. Ces droits prioritaires forment ce que le Professeur Frédéric Sudre appelle le standard minimum des droits de l'homme, expression de l'irréductible humain¹²³⁶. Ces droits individuels relatifs à l'intégrité physique et morale de la personne humaine sont, pour cet auteur, des attributs inaliénables de celle-ci exprimant la valeur du respect de la dignité inhérente à la personne¹²³⁷. L'auteur semble pour autant avoir une vision quelque peu restreinte de ceux-ci. Il les cloisonne en un sens dès lors qu'il conditionne leur existence ainsi que leur rang à la reconnaissance du noyau dur des droits de l'homme qu'ils intègrent.

271. Une vision plus large des droits intangibles retenue. Monsieur le Professeur Jean-François Renucci aurait une vision moins restreinte et plus juste des droits intangibles. Cet auteur distingue, au sein des droits généraux de la personne issus de la Convention européenne des droits de l'Homme, ces droits premiers, intangibles, inconditionnels, dont fait partie un « noyau dur » des droits de l'homme. Il s'agirait du droit à la vie et des droits conditionnels dont l'importance serait moindre car pouvant faire l'objet d'une ingérence de la part d'un État dans le souci d'assurer la protection de l'ordre public et des intérêts supérieurs de la Nation, tel le droit au respect de la vie privée¹²³⁸. Cet auteur part du postulat selon lequel un « noyau dur » des droits de l'homme existe, ce dernier faisant partie d'un ensemble plus grand de droits qualifiés d'intangibles. Cette vision a le mérite d'une part d'asseoir la reconnaissance de ce « noyau dur » et de considérer que certains droits inconditionnels existeraient en dehors de ce

¹²³⁴ OBERDORFF H., *op. cit.*, spéc. p. 57, n° 33.

¹²³⁵ Les droits qualifiés d'intangibles formant un noyau dur auquel on ne peut déroger sont le droit à la vie, l'interdiction des mauvais traitements, l'interdiction de l'esclavage et de la servitude, la non-rétroactivité de la loi pénale, ainsi que l'interdiction des discriminations.

¹²³⁶ SUDRE F., *Droit européen et international des droits de l'homme*, *op.cit.*, spéc. pp. 199-200.

¹²³⁷ *Ibid.*

¹²³⁸ RENUCCI J.-F., *Droit européen des droits de l'homme. Droits et libertés fondamentaux garantis par la CEDH*, *op.cit.*, spéc. n° 69 et s.

noyau, d'autre part. Ce qui nous permet de pouvoir rattacher certains droits fondamentaux, tels que le droit à l'intégrité physique et morale de la personne, à cette catégorie de droits premiers.

Toujours selon le même auteur, les droits intangibles revêtiraient une importance spécifique dans le dispositif européen de protection des droits fondamentaux¹²³⁹. Il précise en ce sens qu'il peut être invoqué « *une " primauté de fait " de ces droits compte tenu de leur nature* »¹²⁴⁰. L'auteur relativise néanmoins la portée de ces propos en soulignant l'importance non négligeable des droits inconditionnels, qualifiés de la sorte car ils peuvent être conditionnés, et particulièrement ceux revêtant un caractère véritablement absolu en raison de l'interdiction de limitation à leur égard¹²⁴¹.

Une certaine hiérarchie des droits fondamentaux apparaît donc dans les écrits doctrinaux. Ces droits ne seraient pas soumis au même respect du fait qu'ils ne sont pas tous identiques¹²⁴². Au sommet de cette hiérarchie serait placé le droit le plus inviolable : le droit à la vie. Ce droit serait le premier des droits de l'homme dont le respect conditionne l'exercice des autres droits. C'est à cette fin qu'il serait le droit suprême¹²⁴³. Un tel constat serait d'ailleurs visible au sein de la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'Homme.

272. La hiérarchie des droits dans la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'Homme. La jurisprudence européenne nous donne un aperçu de cette hiérarchie potentiellement matérielle des droits fondamentaux. Les références hiérarchiques au sein de la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme sont nombreuses, « *de sorte que les présupposés idéologiques et méthodologiques qui en discréditaient l'idée en ressortent affaiblis* »¹²⁴⁴. Parmi ces droits qualifiés d'intangibles, inhérents à la dignité inviolable et inaltérable de la personne, figure le droit à la vie. Ainsi, qualifié de droit fondamental¹²⁴⁵, le droit intangible à la vie¹²⁴⁶ serait le « *droit suprême* »¹²⁴⁷, car revêtant une « *valeur suprême*

¹²³⁹ RENUCCI J.-F., *Droit européen des droits de l'homme. Droits et libertés fondamentaux garantis par la CEDH*, *op.cit.*, spéc. n° 69 et s.

¹²⁴⁰ *Ibid.*

¹²⁴¹ RENUCCI J.-F., *Droit européen des droits de l'homme. Droits et libertés fondamentaux garantis par la CEDH*, *op.cit.*, spéc. n° 70.

¹²⁴² OBERDORFF H., *op. cit.*, spéc. p. 56, n° 33

¹²⁴³ RENUCCI J.-F., *Droit européen des droits de l'homme. Droits et libertés fondamentaux garantis par la CEDH*, *op.cit.*, spéc. n° 70.

¹²⁴⁴ DUCOULOMBIER P., *op.cit.*, spéc. n° 817.

¹²⁴⁵ *Mc Cann et autres.*

¹²⁴⁶ HENNEBEL L., « Les droits intangibles », in BRIBOSIA E., HENNEBEL L. (dir.), *Classer les droits de l'homme*, 2004, Bruylant Bruxelles, Penser le droit, pp. 195-218.

¹²⁴⁷ FAVOREU L., GAÏA P., ET AL., *Droit des libertés fondamentales*, 7^e éd., 2016, Dalloz, Précis, 774 p., spéc. p. 504, n° 587 ; RENUCCI J.-F., *Droit européen des droits de l'homme. Droits et libertés fondamentaux garantis par la CEDH*, *op.cit.*, n° 70.

dans l'échelle des droits de l'Homme au plan international »¹²⁴⁸. Au final, après avoir affirmé que le droit à la vie est « l'une des valeurs fondamentales des sociétés démocratiques qui forment le Conseil de l'Europe »¹²⁴⁹, la Cour européenne des droits de l'Homme a consacré sa « valeur suprême »¹²⁵⁰ et sa « prééminence » parmi les dispositions de la Convention qu'elle juge « primordiales »¹²⁵¹, soulignant « le principe du caractère sacré de la vie protégé par la Convention »¹²⁵². Plus encore, la Cour européenne des droits de l'Homme n'a d'ailleurs pas hésité à déclaré qu'il est question d'un droit « sans lequel la jouissance des autres droits et libertés garantis par la convention serait illusoire »¹²⁵³. Il serait donc à ce titre « le premier des droits de l'homme »¹²⁵⁴ en raison de son caractère absolu et sacré¹²⁵⁵.

En tout état de cause, si l'atteinte à la vie est considérée comme l'atteinte ultime à l'intégrité physique de la personne, il demeure logique d'admettre que le droit à l'intégrité corporelle « occupe les degrés les plus élevés de la pyramide »¹²⁵⁶. Parmi ces « droits constitutifs de la démocratie »¹²⁵⁷, il ne fait effectivement guère de doute que le droit à l'intégrité physique participe, au même titre que le droit à la vie, de l'ordre public tant interne qu'euro-péen¹²⁵⁸. La prééminence de ces deux droits fondamentaux protégeant l'intégrité de la personne se justifierait donc tant au regard de leur valeur, elle-même empruntée à la valeur prééminente de l'intégrité qu'ils protègent, que de leur rôle fondamental dans une société démocratique.

Il y aurait donc bel et bien des droits prééminents tels que le droit à la vie, mais aussi des droits pouvant emprunter un tel qualificatif tel le droit à l'intégrité physique et morale de la personne et des droits seconds.

¹²⁴⁸ Selon le Comité des droits de l'homme, le droit à la vie « est le droit suprême de l'être humain » : déc. 4 avr. 1985, *Baboeram c/ Surinam*, n° 146/1983, A/40/40, §697.

¹²⁴⁹ CEDH, 27 sept. 1995, *Mac Cann c/ Royaume-Uni*, GACEDH, req. n° 11, §147

¹²⁵⁰ CEDH, 22 mars 2001, *Streletz, Kessler et Krenz c/ Allemagne*, req. n° 72, 87 et 94.

¹²⁵¹ CEDH, 29 avr. 2002, *Pretty c/ Royaume-Uni*, req. n° 2346/02, §37, GACEDH, n° 44.

¹²⁵² *Ibid.* §65.

¹²⁵³ *Ibid.* §37.

¹²⁵⁴ CEDH, *Streletz, Kessler et Krenz c/ Allemagne*, 22 mars 2001, §87 et 94, supra n° 141 ; **RENUCCI J.-F.**, *Droit européen des droits de l'homme. Droits et libertés fondamentaux garantis par la CEDH*, op.cit., spéc. p. 71, n° 86.

¹²⁵⁵ **RENUCCI J.-F.**, *Droit européen des droits de l'homme. Droits et libertés fondamentaux garantis par la CEDH*, op.cit., spéc. n° 72. Sur la contestation de l'absolutisme du droit à la vie, v. en plus : **MOUSTAPHA A.**, « Une hiérarchie entre droits fondamentaux ? Le point de vue du droit européen », *RDLF* 2019, chr. 43.

¹²⁵⁶ **QUÉZEL-AMBRUNAZ CH., RIVOLLIÉ V.**, « Une hiérarchie des droits fondamentaux ? Le point de vue du droit civil », *RDLF* 2019, chr. 45.

¹²⁵⁷ **SUDRE F.**, « Droits intangibles et/ou droits fondamentaux : y a-t-il des droits prééminents dans la Convention européenne des droits de l'homme ? », art.cit., p. 381.

¹²⁵⁸ *Ibid.*

273. Bilan de l’invocation des droits prééminents : une visée rhétorique. En avance sur son temps, la loi Badinter est certainement la clé de voûte d’un édifice à la construction duquel son initiateur contribue depuis toujours : le respect des droits de la personne¹²⁵⁹. Ces droits « *inhérents à la personne humaine (...) appartiennent de droit à toute personne physique (innés et inaliénables) pour la protection de ses intérêts primordiaux (ex : droit à la vie, à l’intégrité physique, [...] etc)* »¹²⁶⁰. Aussi, le choix intelligible de placer la réparation du dommage corporel au premier rang de la protection indemnitaire des dommages réparables imputables à un accident de la circulation, autrement dit de protéger de manière absolue l’intégrité physique de la personne, renforce la démarche selon laquelle les droits fondamentaux intangibles protégeant cet intérêt sont dotés visiblement d’une valeur supérieure dans la hiérarchie des droits fondamentaux. Ce qui justifierait la primauté de la réparation du dommage corporel au sein de la loi Badinter. Cette visée rhétorique apporte donc une justification supplémentaire à la solution. Celle-ci permet d’insister sur la valeur de l’intérêt qui requiert une protection prééminente au sein de la loi de 1985.

¹²⁵⁹ *JO*, Déb. parl., Ass. Nat., 1^e session ordinaire de 1984-1985, compte rendu intégral, 18 déc. 1984, p. 7029, Paroles d’Alain BONNET.

¹²⁶⁰ CORNU G. (dir. Association Henri Capitant), *Vocabulaire juridique*, *op.cit.*, p. 754.

CONCLUSION DU CHAPITRE 2

274. Le rattachement acceptable du traitement préférentiel du dommage corporel aux droits fondamentaux identifiés de la victime. L'approche entreprise à l'égard de la nature corporelle du dommage de la victime s'est révélée être influente sur l'identification déductive des principaux droits fondamentaux restaurés qui a pu en résulter. À cette fin, l'acceptation de la notion du dommage corporel a donc été d'une particulière utilité.

Cette démarche illustrative a permis de constater que l'identification des droits fondamentaux lésés restaurés est délicate et ne peut pas toujours s'opérer à l'aune de chaque chef de préjudice corporel réparable tant de nature patrimoniale qu'extrapatrimoniale. Différentes raisons en ressortent. L'assimilation demeure impossible en cas d'inexistence d'un droit fondamental subjectif pouvant être relié à la notion de préjudice, ou encore lorsque le droit fondamental violé possiblement identifiable n'est en réalité qu'un droit objectif. En outre, bien que l'analyse de certains préjudices pût permettre d'identifier *a priori* un droit fondamental possiblement violé, l'intégration de ce droit dans la qualification de ces préjudices n'était toutefois pas certaine.

Aussi a-t-il été jugé préférable et davantage exact juridiquement d'analyser globalement la notion de dommage corporel de la victime afin d'en faire ressortir les principaux droits fondamentaux violés faisant l'objet d'une restauration supérieure à travers l'indemnisation irréductible du dommage corporel de la victime non-conductrice. Cette restauration se centralise autour du droit à l'intégrité de la personne. Évidemment au cœur des droits fondamentaux violés en cas de dommage corporel imputable à un accident corporel non mortel, se trouve le droit fondamental subjectif à l'intégrité physique et morale de la victime directe. En revanche, dès lors que l'accident corporel de la circulation est mortel, la violation du droit fondamental objectif identifié relatif à la vie ne fait pas l'objet d'une restauration en tant que tel. Le dommage corporel mortel ouvre au profit des victimes par ricochet, principalement les ayant-droits, un droit à indemnisation de leurs préjudices moraux et économiques en application des mêmes règles privilégiées dont dispose la victime directe non-conductrice. Indirectement donc, la violation du droit fondamental à la vie de la victime directe impacte le respect des droits fondamentaux de ces victimes médiates tel que celui attrait à l'intégrité psychique.

Il a pu également être observé que la restauration centralisée autour de l'intégrité de la personne victime directe participe de celle du droit au respect de sa dignité en qualité d'être humain. Il nous semble d'ailleurs qu'un tel droit innerve et légitime au final l'existence même

du régime d'indemnisation des victimes d'accidents corporels de la circulation. La loi Badinter fait très certainement figure de loi avant-gardiste concernant le respect du principe de dignité de la personne, permettant d'asseoir l'idée de la supériorité du dommage corporel dans le droit de la réparation. Si bien que celle-ci consacre la théorie des « biens de dignité », lesquels « assurent l'épanouissement de la personne et garantissent l'effectivité de certains droits fondamentaux ».

En somme, notre parti pris a été celui d'assimiler au dommage corporel, la violation « factuelle » des droits fondamentaux protégeant l'intégrité lésée de la personne, de sorte de rendre compte que leur protection *via* l'indemnisation de ce dommage emprunte la valeur supérieure de la réparation du dommage corporel de la victime non-conductrice. Incidemment, ce parti a-t-il pu permettre de tenir compte de l'existence de tels droits afin que puisse être justifiée *a contrario* l'établissement d'un traitement préférentiel du dommage corporel au profit de ces victimes et plus encore, d'asseoir clairement la valeur supérieure d'un tel dommage sur les dommages aux biens dans le droit de la réparation qu'instaure la loi de 1985.

Le recours à ces droits fondamentaux ne s'est pas fait sans difficulté. La primauté de la réparation du dommage corporel lui est apparue d'emblée inhérente, eu égard à la valeur sociale prééminente de l'intérêt à l'intégrité de la personne que le droit à indemnisation protège. Mais c'est au regard de cette première place située au sommet d'une hiérarchie visible des intérêts protégés, fondée sur le siège du dommage, qu'il a été possible d'entrevoir qu'en réalité, un tel rang au sein de la hiérarchie protectrice des intérêts découlerait *in fine* de l'existence de droits, antérieurement identifiés, considérés comme les plus fondamentaux, et permettant d'assurer son respect. Aussi, le critère de la fundamentalité des droits de la personne s'est révélé être un obstacle à notre démarche. Mais celui-ci a pu rapidement être contourné grâce à la hiérarchisation des droits fondamentaux qui se dessine au sein de la jurisprudence européenne et qui semble emporter l'adhésion d'une partie de la doctrine française. En cela, la violation de ces droits fondamentaux à valeur supérieure au sein de la hiérarchie envisageable des droits fondamentaux justifierait que soit attribuée cette même valeur à l'intérêt lésé que ces droits protègent, et par contrecoup au dommage corporel de la victime non-conductrice dans le droit de la réparation. Le rang premier conféré aux droits fondamentaux violés identifiés dans notre étude serait donc *a priori* inhérent à la nature même de ces droits. Et puisque cette protection est en soi innée, cela explique *in fine* que le dommage corporel réparable soit naturellement placé au premier rang de la protection indemnitaire au sein de la loi. Partant de ce postulat, la victime conductrice devrait alors bénéficier également d'une même réparation irréductible de son dommage corporel.

CONCLUSION DU TITRE 2

275. Un traitement privilégié des victimes non-conductrices partiellement justifié. L'étude de l'indemnisation prioritairement garantie aux victimes non-conductrices d'un dommage corporel, ainsi que la considération de l'influence de la nature corporelle de dommage réparable ont permis d'asseoir la supériorité du dommage corporel dans le droit de la réparation qu'instaure la loi Badinter et incidemment légitimer le traitement privilégié dont disposent ces victimes.

Toujours est-il que le législateur de 1985 a mis en place un traitement préférentiel du dommage corporel résolument sélectif en fonction de la qualité de la victime d'un accident corporel de la circulation dès lors qu'il garantit exclusivement aux victimes non-conductrices un droit à indemnisation privilégiée. À cet égard, la différence de traitement indemnitaire que la loi de 1985 opère entre les victimes d'accidents corporels de la circulation apparaît-elle plus précisément au stade des effets du régime d'indemnisation mis en place pour chaque catégorie de victime, et non au stade de la naissance de leur droit à indemnisation¹²⁶¹. Plus exactement, ce traitement différentiel repose sur la présence du standard juridique qu'est la faute au sein du dispositif légal. Celui-ci ne fait pas office d'élément actif de responsabilité, ni même de l'obligation de réparer. La faute s'apprécie uniquement dans sa dimension coercitive, servant exclusivement d'instrument de mesure à la condamnation d'une victime responsable de son dommage corporel imputable à l'accident corporel de la circulation. Telle qu'analysée en jurisprudence, seule la gravité de la conduite ou du comportement fautif en relation causale avec le dommage corporel a alors une incidence sur l'étendue de l'indemnisation de l'auteur de cette faute en sa qualité de victime. Cela s'opérait à la différence du régime antérieur à la loi de 1985, lequel affirmait que le fait, même non fautif de la victime, influait sur l'indemnisation jusqu'allant à la supprimer. De moindre sévérité, la loi de 1985 indique seulement les différents cas où le droit à réparation du dommage corporel de la victime fautive est limité ou écarté. Ainsi, il a été démontré que la nature de la faute commise n'a pas obligatoirement la même influence sur le droit à indemnisation de la victime de l'accident corporel. Encore faut-il tenir compte au préalable de la catégorie de victimes à qui on l'oppose, celle des conductrices ou non-conductrices au moment de la survenance de l'accident corporel de la circulation.

¹²⁶¹ En ce sens : JOURDAIN P., « Domaine et conditions d'application de la loi du 5 juillet 1985 », *Gal. pal.* 1995, I, p. 642, spéc. p. 652.

Dès lors, il a été observé l'existence d'un droit inconditionnel à réparation du dommage corporel garanti exclusivement au profit de la victime non-conductrice, laquelle trouve sa justification dans l'ensemble des règles d'indemnisation privilégiées dont elle dispose en cas d'atteinte corporelle subie. En effet, la consécration de ce droit inconditionnel à réparation du dommage corporel s'est imposée d'elle-même. Grâce à l'orientation prise par la loi de leur offrir un droit à une indemnisation garantie du fait de ce type de dommage¹²⁶², la mise en place d'un régime d'indemnisation quasi-automatique, irréductible et autonome a pu émerger. Ceci s'est opéré dans l'objectif d'assurer le respect de leur sécurité corporelle¹²⁶³. À la lecture de la loi, il pourrait toutefois être affirmé qu'un droit inconditionnel à la réparation du dommage corporel ne lui est *a priori* pas entièrement consacré. Mais au regard du caractère rarissime de la privation de l'indemnisation privilégiée, voire super-privilégiée et perceptible au sein de la jurisprudence, il convient de proposer que celle-ci est en réalité titulaire d'un véritable droit inconditionnel à la réparation du dommage corporel en cas d'accident corporel de la circulation survenu. D'aucuns se réjouissent d'une telle reconnaissance. Certains auteurs soutiennent d'ailleurs que le régime d'indemnisation du dommage corporel de loi Badinter consiste en une amorce d'un droit des dommages corporels à venir, ou encore que « *le Droit du dommage corporel, s'il ne constitue pas [encore] une branche autonome du droit, est devenu une spécialité (...) du droit de la circulation* »¹²⁶⁴. Toutefois, il faudrait que ce droit inconditionnel à la réparation du dommage corporel soit consacré pour toutes les victimes d'accidents corporels, sans distinction de statut, et ne souffre plus d'exception à son invocation, de sorte que sa reconnaissance ne soit plus sujette à débat. Là est toute la difficulté. Le législateur de demain laisse de côté l'amélioration tant attendue du dispositif de 1985 et plus précisément l'évolution souhaitée depuis plus de trente-cinq ans du régime d'indemnisation des victimes conductrices d'accidents corporels de la circulation¹²⁶⁵. La quasi-consécration d'un tel droit au profit des victimes conductrices pourrait toutefois ne plus être discutable au regard des propositions tant substantielles que formelles que nous formulerons ultérieurement¹²⁶⁶. Le traitement préférentiel du dommage corporel résolument séctif est critiquable en raison de la nature corporelle du même dommage dont souffrent toutes victimes d'un accident corporel de la circulation.

¹²⁶² En ce sens : LAMBERT-FAIVRE Y., PORCHY-SIMON S., *op.cit.*, spéc. p. 10, n° 13.

¹²⁶³ En ce sens : JOURDAIN P., « Existe-t-il un droit subjectif à la sécurité », *art.cit.*, n° 7, pp. 76-82, spéc. p. 79 ; DUPRÉ DE BOULOIS X., « Existe-t-il un droit fondamental à la sécurité ? », *RDLF* 2018, chr. 13.

¹²⁶⁴ LAMBERT-FAIVRE Y., PORCHY-SIMON S., *op.cit.*, Avant-propos, p. XIII.

¹²⁶⁵ V. notre développement : *Infra* Partie 2, Titre 1, Chapitre 2, Section 1.

¹²⁶⁶ V. *Infra* Annexe.

Aussi, nous avons pu constater qu'une telle nature devrait justifier la reconnaissance d'un même droit à réparation du dommage corporel au bénéfice des victimes conductrices. L'analyse du contenu de la notion de dommage corporel nous a permis de comprendre pourquoi celui-ci fait l'objet d'une réparation préférentielle cantonnée au champ d'application de la loi de 1985. La prééminence de la personne sur un bien, justifiant du même coup que son intégrité, tant physique que psychique, emprunte cette valeur, participe de la légitimité de la primauté de la réparation du dommage corporel sur celle du dommage aux biens au sein du dispositif légal. Plus encore, notre raisonnement nous a amené à entrevoir l'idée selon laquelle les droits fondamentaux principaux, protégeant l'intégrité lésée de la personne, consolident la reconnaissance d'un droit inconditionnel à la réparation du dommage corporel au profit de l'ensemble des victimes d'accidents corporels. Plus encore, que ces droits fondamentaux principaux, tels que le droit à l'intégrité physique et psychique, le droit à la vie ou encore le droit au respect de la dignité, pourraient justifier la supériorité même d'un tel droit-créance. À cet égard, il a pu ainsi être avancé que leur propre valeur supérieure au sein de la hiérarchie des droits fondamentaux, eu égard à leur importance pour la personne, fonde donc le primat du droit à réparation du dommage corporel.

Et pourtant, en pratique, il n'en est rien concernant le droit à réparation du dommage corporel des victimes conductrices. Ces dernières sont privées de la reconnaissance d'un véritable droit inconditionnel à la réparation de leur dommage corporel dès lors que le législateur de 1985 a souhaité leur opposer systématiquement leur faute de conduite ou de comportement afin que soit limitée voire exclue l'indemnisation qu'elles réclament du fait des préjudices corporels dont elles souffrent. La réparation d'un tel dommage ne leur est aucunement garantie de manière automatique en cas de faute commise¹²⁶⁷. Cela demeure particulièrement critiquable dans la mesure où toutes les victimes d'accidents corporels de la circulation souffrent du même dommage corporel imputable à cet accident et incidemment d'une même atteinte aux droits fondamentaux protégeant leur intégrité. Les raisons avancées en 1985 à l'égard de cette différence de traitement, pour le moins illégitimes selon nous, mériteront alors une analyse qu'il convient d'approfondir ultérieurement¹²⁶⁸.

À ce stade de l'étude, nous suggérons d'entrevoir la reconnaissance d'un droit inconditionnel à réparation du dommage corporel au profit de l'ensemble des victimes d'accidents corporels de la circulation afin que puisse être consacrée la primauté de la réparation

¹²⁶⁷ Soulignons qu'à ce stade de notre raisonnement, la garantie facultative individuelle conducteur n'a pas encore été étudiée.

¹²⁶⁸ V. *Infra* n°354.

du dommage corporel sur le fondement de la loi Badinter. Cela est d'ores et déjà plus ou moins préconisé selon les projets doctrinaux et gouvernementaux portant réforme de la responsabilité civile¹²⁶⁹. Et ce, eu égard à la nature corporelle du dommage dont la réparation, ayant pour objectif implicite de restaurer les droits fondamentaux les plus prééminents subis par ces usagers de la route, justifie l'évolution des règles d'indemnisation applicables aux victimes conductrices.

¹²⁶⁹ V. Sur ce point, notre développement *Infra* Partie 2, Titre 1, Chapitre 2, Section 1.

CONCLUSION DE LA PREMIÈRE PARTIE

276. Un traitement sélectif des victimes de dommages corporels critiquable. La réparation distincte du dommage corporel dont souffre les victimes d'accidents corporels de la circulation, si légitime soit-elle en 1985, est sans aucun doute très discutable. La reconnaissance d'un traitement préférentiel du dommage corporel aux seules victimes non-conductrices, leur offrant incidemment un traitement privilégié, ne saurait justifier l'absence d'un traitement préférentiel du dommage corporel subi par les victimes conductrices. Le traitement préférentiel du dommage corporel ne devrait nullement dépendre de la vulnérabilité de la victime d'une atteinte en sa personne ou de son statut de conducteur, ou de non-conducteur, au moment de l'accident de la circulation. Ces victimes d'accidents corporels souffrent de la même atteinte à leur personne. Et pourtant, il a été fait le choix de priver la victime conductrice d'un droit à une indemnisation irréductible de son dommage corporel. En outre, la différence de régime d'indemnisation instaurée nuit indirectement à l'effectivité de la protection des droits fondamentaux. De cette différence transparaît en effet l'idée selon laquelle les droits fondamentaux protégeant l'intégrité et la vie de la personne victime non-conductrice sont davantage dignes de protection que ces mêmes droits protégeant la personne de la victime conductrice. Pourtant, l'inégalité instaurée en raison du siège du dommage atteste de la volonté de placer le dommage corporel réparable, et incidemment les droits fondamentaux lésés par ce dommage, au sommet de la protection qu'offre la loi Badinter. En créant une différenciation de régime d'indemnisation selon la qualité de la victime, le législateur de 1985 concède alors à établir une protection supérieure différente à l'égard de droits fondamentaux lésés qui sont identiques et dont ces victimes sont titulaires. C'est alors admettre que la jouissance de ces droits fondamentaux est ineffective. En effet, au sein de la loi Badinter, ceux-ci sont sans aucun doute différemment protégés en raison d'une réparation distincte de leur dommage corporel. Cette protection différenciée, pour le moins critiquable, si l'on se place du point de vue de la prééminence des droits fondamentaux protégeant l'intégrité des personnes victimes d'accidents corporels, conduit à se demander s'il ne serait pas souhaitable d'opter pour l'abolition du traitement sélectif des victimes de dommages corporels afin que soit consacrée la primauté de la réparation du dommage corporel au profit de toutes les victimes sans distinction. À cette fin, le constat de l'évolution prospective des régimes d'indemnisation des victimes d'accidents corporels de la circulation rendra compte que cette abolition est tant voulue qu'inéluctable.

PARTIE 2

VERS L'ABOLITION DU TRAITEMENT SÉLECTIF DES VICTIMES D'ATTEINTES À LA PERSONNE

277. **La modification nécessaire du régime d'indemnisation des atteintes à la personne *de lege ferenda*.** La Cour de justice de l'Union européenne affirme que les législateurs nationaux disposent de la faculté de priver un conducteur fautif de tout droit à réparation¹²⁷⁰. Le législateur français a de toute évidence opté en 1985 pour une telle possibilité puisqu'il concède au conducteur une indemnisation à proportion de la gravité de sa faute commise. La faute des victimes conductrices, nul ne l'ignore et d'aucuns le déplorent, compromet leur indemnisation, qu'elle qu'en soit la gravité. À cet égard, celles-ci demeurent privées d'un traitement préférentiel de leur dommage corporel contrairement aux victimes non-conductrices bénéficiant d'un tel traitement. En droit positif, la volonté de renforcer le droit à indemnisation du dommage corporel de ces victimes se dessine néanmoins. Un tel renforcement envisagé participerait d'une harmonisation perceptible du traitement des victimes (**TITRE 1**). Plus encore, ce renforcement apparaît *de lege ferenda* inéluctable à l'aune de l'avènement de la circulation des véhicules automatisés. Cela laisse en définitive paraître la perspective d'un traitement unifié des victimes (**TITRE 2**).

¹²⁷⁰ À titre d'illustration : CJUE, 7 sept. 2017, *aff. C-506/16, Neto de Sousa*.

TITRE 1

L'HARMONISATION PERCEPTIBLE DU TRAITEMENT DES VICTIMES

278. Le renforcement envisageable du droit à indemnisation du dommage corporel de la victime conductrice. La différence de traitement instaurée par la loi de 1985 entre les victimes d'accidents corporels de la circulation est à l'évidence critiquable. Les victimes conductrices ou non-conductrices sont effectivement toutes atteintes dans leur intégrité du fait des mêmes préjudices corporels. En ce sens, en les traitant différemment en raison de ce qu'elles revêtent la qualité de conducteur, le contenu de l'article 4 de la loi du 5 juillet 1985 viole *a priori* le principe d'égalité des citoyens devant la loi. Cette inégalité volontairement instaurée par la loi a d'ailleurs été dénoncée. À l'occasion de deux arrêts respectifs des 9 septembre¹²⁷¹ et 10 novembre 2010¹²⁷², deux questions prioritaires de constitutionnalité¹²⁷³ relatives à la non-conformité de ce traitement différentiel au principe constitutionnel d'égalité, ainsi qu'aux articles 1^{er} et 6 de la Déclaration de 1789, ont été soulevées devant la deuxième chambre civile de la Cour de cassation. Ces questions n'ont toutefois pas été déférées au Conseil Constitutionnel. Les requérants invoquaient qu'en raison de leur qualité de conducteur lors de l'accident, ils étaient traités différemment sur le plan indemnitaire par rapport aux victimes dépourvues de cette qualité. Ils alléguaient que toute faute de leur part altère ou annihile l'indemnisation de l'atteinte à leur personne, tandis que seule la faute inexcusable ou intentionnelle de la victime non-conductrice est prise en considération dans la mesure de l'indemnisation à laquelle elles ont droit sur le fondement de la loi du 5 juillet 1985. À gravité égale, les requérants jugeaient inéquitable que leur soit opposée leur faute simple alors que celle de la victime non-conductrice ne lui est pas opposable. Au titre de ces deux QPC, la revendication des victimes conductrices fautives se fondait par ailleurs sur le fait que les dispositions de l'article 4 de la loi de 1985 contreviennent au droit fondamental à l'égalité. Les justiciables fondaient plus précisément leur demande sur les articles 1 et 6 de la

¹²⁷¹ Cass. 2^e civ., 9 sept. 2010, n° 10-12.732, *Inédit* ; **GROUDEL H.**, « Le conducteur victime et la Constitution », *RCA* 2010, repère 9.

¹²⁷² Cass. 2^e civ., 10 nov. 2010, n° 10-30.175, *Inédit*, *RCA* 2011, comm. 13, **GROUDEL H.** ; *D.* 2014, p. 2373, obs. **BRUN Ph.**

¹²⁷³ Loi organique n° 2009-1523 du 10 déc. 2009, relative à l'application de l'art. 61-1 de la Constitution, entrée en vigueur le 1^{er} mars 2010, *JORF*, n° 0287 du 11 déc. 2009. L'insertion de l'article 61-1 dans la Constitution du 4 octobre 1958 permet à tout justiciable d'invoquer, au cours d'une instance judiciaire, l'inconstitutionnalité d'une disposition législative, par le biais d'une « question prioritaire de constitutionnalité », transmise par les juges du fond, lesquels sursoient à statuer, à la Cour de cassation, et si nécessaire, au Conseil constitutionnel, organe chargé du contrôle de la constitutionnalité d'une loi.

DDHC de 1789, formulant respectivement que « *les hommes naissent et demeurent libres et égaux en droits (...)* », et que la loi « *doit être la même pour tous, soit qu'elle protège, soit qu'elle punisse* ». Si l'article 1^{er} est dénué d'ambiguïté, bien qu'assez général, l'article 6 pourrait en revanche être appréhendé comme un texte dont les dispositions sont toutefois imprécises. Selon sa formulation, il est omis « *un élément d'interprétation central : elle [la loi] doit être la même pour toutes les personnes qui sont placées dans des situations identiques* »¹²⁷⁴. C'est bien sur ce point spécifique omis que l'esprit de la revendication des victimes conductrices fautives repose. Ces victimes sous-entendent être placées dans la même situation de danger de la circulation que les victimes non-conductrices et qu'à ce titre, seule la faute inexcusable ou intentionnelle doit être considérée dans le calcul du montant de la réparation de leur atteinte corporelle, à l'instar des victimes soumises au régime issu de l'article 3 de la loi de 1985. En présence de cet argument, les conseillers de la Cour de cassation ont implicitement opposé leur refus. Or, il demeure évident que cette distinction est particulièrement critiquable. L'étude permettra alors de démontrer qu'un rehaussement du droit à indemnisation de la victime conductrice est nécessaire (**CHAPITRE 1**), tant il s'inscrit dans l'aperception d'un traitement préférentiel du dommage corporel réparable à son profit (**CHAPITRE 2**).

¹²⁷⁴ HENNETTE-VAUCHEZ S., ROMAN D., *op.cit.*, spéc. p. 714, n° 898.

CHAPITRE 1

LE REHAUSSEMENT NÉCESSAIRE DU DROIT À INDEMNISATION DE LA VICTIME CONDUCTRICE

279. L'illégitimité des raisons avancées d'un droit à indemnisation inférieur des victimes conductrices. La contestation de la sanction civile à l'égard des victimes conductrices, affichée à l'article 4 de la loi du 5 juillet 1985, a éveillé la réflexion jurisprudentielle, mais en vain. La Haute juridiction, saisie de nombreuses QPC invoquant ce grief, a décidé de s'abstenir sur cette délicate et véritable question de savoir si la différence de traitement mise en place par la loi Badinter pouvait se justifier. La Cour de cassation se contente d'énumérer les raisons du traitement défavorable de la victime conductrice fautive en s'appuyant sur deux conditions distinctes et indépendantes, légitimant la possible dérogation au principe d'égalité. Selon ses dires, la distinction opérée par la loi et en l'occurrence, l'infériorité du droit à indemnisation du dommage corporel des victimes conductrices fautives, se justifie au regard de la situation objective particulière dans laquelle elles se trouvent (**Section 1**). Plus encore, la sévérité d'un tel sort infligé à leur égard serait visiblement en adéquation avec l'objet de la loi, lequel poursuivrait notamment un but d'intérêt général de sécurité routière (**Section 2**).

Section 1. L'établissement d'un traitement défavorable justifié par le critère de situation objective particulière

280. La création du risque de la circulation imputée au conducteur. Pour que la différence de traitement puisse se justifier, celle-ci doit tout d'abord correspondre à une « *différence de situation objective et rationnelle* »¹²⁷⁵ opérée par la norme. L'objectif est avant tout de respecter le principe de sécurité juridique, et notamment d'éviter l'arbitraire, afin de préserver l'égalité des citoyens devant la norme¹²⁷⁶. C'est cette condition que la Cour de cassation met en avant afin de justifier que le mauvais traitement réservé aux victimes conductrices fautives est légitime.

Source d'imprécision, la « situation objective particulière » s'entend, comme précédemment affirmé, du risque anormal de circulation créé par les conducteurs à travers leur

¹²⁷⁵ CJCE, 19 oct. 1977, *SA Moulins et huileries de Pont-à-Mousson*, aff. 124/76 ; Cons. const., 29 déc. 1983, n° 83-164 DC, *Perquisitions fiscales*, p. 67.

¹²⁷⁶ Conseil d'État, *Rapport public 1996, Sur le principe d'égalité*, 1997, La Documentation française, 228 p., spéc. p. 41.

action de circuler, et auquel ils exposent les non-conducteurs. Tous les conducteurs fautifs, revêtant également la qualité de victimes d'accident corporel, seraient ainsi placés dans cette même situation objective particulière, c'est-à-dire dans cette situation de risque de circulation qu'ils créent. C'est en cela que se justifierait l'infériorité de leur droit à indemnisation vis-à-vis de celui des victimes non-conductrices, lesquelles demeurent *a contrario* dans une situation objective de faiblesse face au danger de circulation qu'elles subissent. Or, cette affirmation est toutefois hâtive et critiquable dès lors qu'il est fait abstraction de la qualité de la victime atteinte dans sa chair.

281. L'incidence du risque de la circulation créé sur le conducteur. L'incidence de ce risque créé sur le conducteur responsable est minimisée. Bien qu'individualisé et désigné comme le principal débiteur de la réparation du dommage accidentel causé par sa faute, le conducteur du véhicule impliqué ne supporte pas financièrement l'incidence du risque qu'il a créé¹²⁷⁷. Alors que ce responsable, en qualité de chargé du risque, devrait logiquement supporter la charge de la réparation du dommage corporel qui atteint les intérêts privés d'autrui¹²⁷⁸, sa responsabilité individuelle n'est en réalité que fictive¹²⁷⁹ dès lors qu'à titre principal, l'assurance de son véhicule assuré, ou à titre subsidiaire le Fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages (FGAO), sont les véritables garants de sa dette de réparation. Jouant ainsi un rôle prépondérant dans la protection du droit à indemnisation des victimes du risque cinétique¹²⁸⁰, l'obligation d'assurance à laquelle est assujéti l'automobiliste a parallèlement participé au déclin de sa responsabilité individuelle¹²⁸¹. En effet, si l'obligation de réparer permettrait « *de faire d'une pierre deux coups, sinon trois : en réparant le dommage subi, en punissant la faute commise, et en assurant, autant qu'il est possible, la dissuasion* »¹²⁸², la responsabilité civile ne semble pas pour autant remplir ces principales fonctions¹²⁸³ lorsqu'elle est appréhendée à l'égard du conducteur victime.

¹²⁷⁷ En ce sens : **MÉNARD B.**, *L'anormalité en droit de la responsabilité civile*, Thèse Lyon 3, 643 p., spéc. pp. 265- 266, n° 236.

¹²⁷⁸ En ce sens : **BACACHE-GIBEILI M.**, (dir. LARROUMET CH.), *op.cit.*, pp. 13-14, n° 17. *Adde* : **GÉNY F.**, « Risques et responsabilité », *RTD civ.* 1902, p. 813, spéc. p. 817.

¹²⁷⁹ **VINEY G.**, « Les trente ans de la loi Badinter : bilan et perspectives. Propos introductifs », *RCA* 2015, doss. 12, pp. 7-11, spéc. p. 11.

¹²⁸⁰ En ce sens : **BIGOT J.**, « Les trois lectures de la loi Badinter », *art. cit.*, I, 3278.

¹²⁸¹ V. globalement : **VINEY G.**, *Le déclin de la responsabilité individuelle*, *op.cit.* ; **PIERRE PH.**, *Vers un droit des accidents : le report de la responsabilité sur l'assurance*, thèse Rennes, 1982, 934 p.

¹²⁸² **TERRÉ F.**, « Propos sur la responsabilité civile », *APD T. 22, La responsabilité*, Sirey, 1977, pp. 37-44, spéc. p. 40.

¹²⁸³ Sur une analyse globale des différentes fonctions de la responsabilité civile, v. : **BACACHE-GIBEILI M.**, (dir. LARROUMET CH.), *op.cit.*, spéc. p. 817.

Tout d'abord, l'effet comminatoire n'est que partiellement satisfait. Le conducteur ne supporte pas le paiement de la réparation du dommage corporel avec ses propres deniers, lequel est garanti par l'assureur du véhicule impliqué. À ce titre, il n'y a dès lors pas de « *résorption du trouble social engendré* »¹²⁸⁴. Quant à l'effet préventif au regard du conducteur, il est permis d'en douter pour deux raisons. Ce constat apparaît nettement vivace en doctrine puisque « *chacun, en effet, s'accorde à reconnaître que la généralisation des assurances atténue largement la prise de conscience du caractère dommageable de nos actes et l'obligation de réparer* »¹²⁸⁵. En effet, comme l'avait affirmé Monsieur Robert Badinter, ancien garde des Sceaux, lors de la discussion du projet de loi, le patrimoine de l'automobiliste ne sera pas amoindri étant donné que l'assurance paiera pour lui¹²⁸⁶. Le rôle prophylactique de dissuasion des comportements dommageables du conducteur est alors nécessairement affaibli du fait de l'assurance automobile obligatoire qu'il souscrit. Il est évident que la pratique de l'assurance contrevient à l'intérêt social de la théorie du risque, c'est-à-dire de décourager les initiatives du conducteur en le retenant responsable¹²⁸⁷. La fonction préventive de la responsabilité s'efface nettement au profit du phénomène de socialisation de la responsabilité du chargé du risque.

De plus, dans un régime d'indemnisation, tel que celui de la loi de 1985, le dommage se substitue à la faute comme fondement de responsabilité. Ce que d'aucuns déplorent dans le droit des accidents en général¹²⁸⁸, mais qui demeure pourtant un phénomène particulièrement invétéré, en marge de la socialisation des risques d'accidents de la circulation. L'effet punitif de la responsabilité du conducteur ne se mesure donc qu'à travers la règle de l'opposabilité de sa faute commise, laquelle impacte la mesure de son propre droit à réparation en qualité de victime. La fonction répressive de la responsabilité civile ne serait donc remplie qu'à travers une telle règle d'indemnisation. La volonté du législateur de 1985 est celle de ne pas déresponsabiliser les usagers de la route ayant le rôle de créateurs du danger de circulation. Dès lors qu'ils n'assument pas directement la charge de la réparation lorsqu'ils sont responsables de la réalisation de ce danger (§1), il faut les sanctionner autrement, notamment à travers un droit à indemnisation limité, voire exclu eu égard à la gravité de leur faute commise. Bien que justifiable, c'est pourtant bel et bien cette sanction civile, participant d'un droit à indemnisation

¹²⁸⁴ BRUN PH., *op.cit.*, spéc. p. 9, n° 12.

¹²⁸⁵ GAZZANIGA J.-L., « Les métamorphoses historiques de la responsabilité », in *Les métamorphoses de la responsabilité*, PUF, Sixième journée Savatier, Colloque Poitiers, 15 et 16 mai 1997, pp. 1-18, spéc. p. 4.

¹²⁸⁶ JO, Déb. parl., Ass. Nat., 1^{ère} session ordinaire de 1984-1985, compte rendu intégral, 18 déc. 1984, spéc. p. 7024, Paroles de Monsieur Robert Badinter.

¹²⁸⁷ FLOUR J., AUBERT J.-L., SAVAUX É., *op.cit.*, spéc. p. 86, n° 74.

¹²⁸⁸ Sur la doctrine soutenant le retour de la faute comme fondement principal de la responsabilité : v. notamment : LE TOURNEAU PH. (dir.), *Droit de la responsabilité et des contrats. Régimes d'indemnisation*, *op.cit.*, spéc. p. 106, n° 0124-18.

automatiquement inférieur à celui de la victime non-conductrice, qui demeure source d'une inégalité certaine de traitement entre les victimes d'accidents corporels de la circulation (§2).

§1. La charge de la réparation envers autrui inassumée

282. La garantie substantielle de la dette de réparation du conducteur. Selon un auteur, « *tout dommage accidentellement subi par un individu ou un groupe d'individus doit, dans une société bien construite, trouver une réparation assurée* »¹²⁸⁹. Cette logique est celle adoptée par la Cour de Justice de l'Union européenne dans le domaine des accidents de la circulation. Pour une exigence de conformité au droit européen, cette juridiction affirme que chaque État membre doit garantir le fait que la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules soit couverte par une assurance. Contrairement au droit de la responsabilité civile, notamment au régime d'indemnisation, l'assurance du véhicule relève en revanche du droit de l'Union afin qu'un exercice effectif de la libre circulation des véhicules soit assuré au sein du marché intérieur¹²⁹⁰.

C'est sur cette même logique assurantielle qu'a été édifié la loi du 5 juillet 1985. La réparation à laquelle la victime de l'accident corporel a droit est assurée par deux mécanismes distincts. Source d'une différence économique certaine entre les conducteurs et non-conducteurs, le risque d'accident de la circulation créé par les premiers est socialisé. Cette socialisation s'opère, soit indirectement par l'assurance automobile obligatoire dans la mesure où elle n'intervient que par le truchement d'une responsabilité (A), soit directement par le FGAO car la responsabilité de l'auteur du risque n'est pas une condition préalable pour que la victime bénéficie de son intervention (B). Seul cet aspect de garantie substantielle sera traité. Sera ainsi évincée de l'étude les aspects relatifs à la garantie procédurale de l'indemnisation dès lors que les problématiques relatives à la procédure d'offre d'indemnité prévue par la loi du 5 juillet 1985 peuvent faire l'objet d'un travail de recherche à part entière.

¹²⁸⁹ SAVATIER R., *Les Métamorphoses économiques et sociales du droit civil d'aujourd'hui*, 2^e éd., 1952, Librairie Dalloz, 454 p., spéc. p. 333.

¹²⁹⁰ CJUE, 23 oct. 2012, *aff. C-300/10, Almeida c/ Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA et a., Europe*, 2012, comm. 509, note MICHEL V. ; CJUE, 2^e Ch., 23 janv. 2014, *aff. C-371/12, Enrico Petillo, Europe* 2014, comm. 134, note MICHEL V.

A. La socialisation indirecte du risque de circulation par l'assurance

283. L'édifice de la loi commandé par l'assurance automobile obligatoire.

Comme l'énonçait Monsieur le Professeur René Savatier, « *jamais les tribunaux n'auraient pu équitablement poser en principe que tout automobiliste répond, même sans faute, des dommages causés par un accident dû à sa voiture, si tout automobiliste sérieux n'avait pas été assuré. C'est seulement l'existence de cette assurance qui empêche une telle responsabilité d'être un poids insupportable, et de substituer simplement, en la personne de l'automobiliste exempt de faute, une victime à une autre.* »¹²⁹¹. Depuis la loi du 27 février 1958¹²⁹², l'assureur est celui qui supporte juridiquement le poids du risque¹²⁹³, en se substituant à l'assuré responsable qui est à l'origine de la réalisation du risque d'accident de la circulation. En l'occurrence, c'est sur le fondement d'un tel mécanisme assurantiel que reposent en partie l'esprit et la lettre de la loi de 1985. En désignant le conducteur ou le gardien comme tenus à réparation, « *le législateur a voulu donner plein effet à l'assurance obligatoire et éviter à la victime toute carence de l'assurance* »¹²⁹⁴. L'assurance, et notamment l'obligation d'assurance, joue un rôle prépondérant dans la protection du droit à indemnisation des victimes du risque cinétique¹²⁹⁵. La victime de l'accident corporel n'est ainsi plus soumise à l'aléa de la mise en jeu d'une responsabilité juridique hypothétique ainsi qu'au risque d'insolvabilité du responsable. En ce sens, la loi repose sur « *l'idée d'une garantie de protection de l'individu contre les dommages anormaux que la vie sociale lui fait courir* ». Cette loi est ainsi « *concentrée sur l'idée d'indemnisation d'un dommage qui pourrait éventuellement toucher les droits reconnus à chaque individu.* »¹²⁹⁶. Aussi, dès lors que son édifice responsabilité/indemnisation repose sur l'assurance obligatoire de véhicules terrestres à moteur dont le régime est précisé dans le Code des assurances¹²⁹⁷, peut-il être affirmé que la loi de 1985

¹²⁹¹ SAVATIER R., *Traité de la responsabilité civile en droit français, t. I, Les sources de la responsabilité civile, op. cit.*, spéc. pp. 364-365, n° 282.

¹²⁹² Loi n° 58-208 du 27 févr. 1958 relative à l'institution d'une obligation d'assurance en matière de circulation de véhicules terrestres à moteur, *JORF*, 28 févr. 1958.

¹²⁹³ Rapport annuel 2011, *Le risque*, Cour de cassation, 2011, La documentation française, 650 p., spéc. p. 87.

¹²⁹⁴ VINEY G., *La responsabilité civile, op.cit.*, spéc. p. 200.

¹²⁹⁵ En ce sens : BIGOT J., « Les trois lectures de la loi Badinter », *art.cit.*, I, 3278.

¹²⁹⁶ En ce sens : PHILIPPE X., « Les dommages et intérêts pour violation des droits de l'homme », *RIDC* 2014/2, p. 529, spéc. p. 538.

¹²⁹⁷ V. à ce propos : art. L. 211-1 à L. 214-1 et R. 211-1 à R.214-1 C. assur. L'article L. 221-1 C. assur. énonce que « *toute personne physique ou toute personne morale autre que l'État, dont la responsabilité civile peut être engagée en raison de dommages subis par des tiers résultant d'atteintes aux personnes ou aux biens dans la réalisation desquels un véhicule est impliqué, doit, pour faire circuler celui-ci, être couverte par une assurance garantissant cette responsabilité, dans les conditions fixées par décret en Conseil d'État (...).* ».

est « une loi de couverture des risques grâce à l'assurance »¹²⁹⁸. Le risque inclus dans l'obligation d'assurance est donc socialisé et transféré sur la collectivité des assurés¹²⁹⁹. C'est effectivement au moyen de primes et de cotisations versées par chaque assuré automobile à leur assureur que la collectivité dispose des fonds nécessaires pour garantir leur dette de réparation.

Sous peine de commettre un délit, tous les propriétaires, notamment conducteurs de véhicules terrestres à moteur, sont obligés légalement d'y souscrire, à la différence des victimes non-conductrices qui en sont dispensées. Les conducteurs de mobilités douces, c'est-à-dire ceux conduisant les nouveaux véhicules électriques individuels, sont également soumis à cette même obligation d'assurance que les véhicules motorisés. Tel est le cas de ceux ayant la conduite d'une trottinette électrique, d'une monoroue électrique, d'un gyropode ou d'un vélo électrique. Il convient néanmoins de préciser que la qualité de conducteur n'est pas l'unique critère déterminant la personne assujettie à cette obligation d'assurance. Certaines personnes qualifiées comme telles en sont nécessairement exemptées eu égard au véhicule qu'elles conduisent, tel un vélo à assistance électrique ou encore un fauteuil roulant électrique.

284. La délimitation du champ d'intervention de l'assurance automobile obligatoire quant aux assurés responsables. Le champ d'intervention de l'assurance automobile ne dépend aucunement de la qualité de l'automobiliste responsable utilisant le véhicule assuré. Peu importe en effet la personne qui se trouve au volant, l'assureur est le garant de la dette de réparation de la personne conductrice responsable¹³⁰⁰. En principe, le preneur d'assurance, soit celui ayant souscrit le contrat d'assurance automobile, est présumé être le propriétaire et le gardien du véhicule assuré impliqué dans l'accident. En cas d'accident responsable, cet usager de la route, « sur la tête de laquelle pèse le risque ou dont les intérêts patrimoniaux ou physiques sont menacés par le risque couvert »¹³⁰¹, est la plupart du temps le conducteur tenu à la dette de réparation. Il s'agit sur ce point d'une « présomption, parfaitement défendable, selon laquelle celui qui s'assure manifeste par là qu'il prend à sa charge les risques

¹²⁹⁸ TUNC A., « L'insertion de la loi Badinter dans le droit commun de la responsabilité civile », in *Responsabilité et assurance*, Mélanges Roger O. Dalq, 1994, Larcier, Bruxelles, pp. 557-571, spéc. p. 563. En ce sens : LAMBERT-FAIVRE Y., « L'évolution de la responsabilité civile d'une dette de responsabilité à une créance d'indemnisation », *art.cit.*, spéc. p. 9 ; LAMBERT-FAIVRE Y., LEVENEUR L., *op.cit.*, spéc. p. 606, n° 845.

¹²⁹⁹ LE TOURNEAU PH. (dir.), *Droit de la responsabilité et des contrats. Régimes d'indemnisation*, *op.cit.*, spéc. p. 234, n° 1142.71.

¹³⁰⁰ V. en ce sens : LEDUC F., « La garantie d'indemnisation fournie par l'assurance automobile obligatoire », *RCA* 2016, doss. 8.

¹³⁰¹ NICOLAS V., *Droit des contrats d'assurance*, 2012, Economica, Corpus Droit Privé, 780 p., spéc. p. 134, n° 311.

assurés »¹³⁰². Néanmoins, cette présomption n'est aucunement irréfragable étant donné que la personne à l'origine du risque, au sens de la loi Badinter, est principalement le conducteur et donc pas nécessairement le preneur d'assurance. En effet, si « *l'assuré est celui sur la tête duquel pèse le risque* », en matière d'accidents de la circulation, « *le risque de responsabilité civile pèse d'abord sur le souscripteur-propriétaire-conducteur habituel de son véhicule ; mais cette triple qualité peut être dissociée, et la garantie obligatoire couvre tous ceux qui peuvent juridiquement encourir une responsabilité de ce fait* »¹³⁰³.

Selon l'article L.211-1 C. assur., l'assureur automobile couvre la responsabilité civile de toute personne ayant la garde ou la conduite, même non autorisé, du véhicule¹³⁰⁴. L'assurance couvrira ainsi en cas de prêt autorisé du véhicule assuré la responsabilité du conducteur qui n'est pas le souscripteur véritable de l'assurance. Celle-ci couvrira encore la responsabilité du commettant – gardien juridique du véhicule impliqué dans l'accident – qui est tant le propriétaire que le souscripteur d'assurance, du fait de son préposé conducteur fautif – gardien matériel du véhicule – ayant occasionné un accident avec le véhicule de l'entreprise lors sa mission¹³⁰⁵. Sur ce point, la Cour de cassation a créé de toute pièce la seule entorse faite au caractère exclusif de la loi Badinter dans la mesure où le préposé conducteur responsable de l'accident est dispensé de sa dette de réparation envers la victime en raison de son immunité de droit commun¹³⁰⁶. À l'inverse, en cas de prêt non autorisé du véhicule assuré, l'assureur

¹³⁰² SAVATIER R., *Traité de la responsabilité civile en droit français, t. I, Les sources de la responsabilité civile*, op.cit., spéc. p. 365, n° 282.

¹³⁰³ LAMBERT-FAIVRE Y., LEVENEUR L., op.cit., spéc. p. 607, n° 848.

¹³⁰⁴ Transposant la première directive automobile du 24 avr. 1973, n° 72/166/CEE, l'art. L. 211-1 al. 2 C. assur. énonce que la couverture d'assurance s'étend à « *la responsabilité civile de toute personne ayant la garde ou la conduite, même non autorisée, du véhicule, à l'exception des professionnels de la réparation, de la vente et du contrôle de l'automobile* [eux-mêmes astreints à l'obligation d'assurance selon l'art. R.211-3 C. assur.], *ainsi que la responsabilité civile des passagers du véhicule objet de l'assurance* ». À cette liste doit être ajouté le propriétaire du véhicule conformément à l'art. R. 211-2 C. assur.

¹³⁰⁵ V. Cass. 2° civ., 28 mai 2009, n° 08-13.310 : *Bull. civ. II*, n° 128 : « *n'est pas tenu à réparation le préposé, conducteur d'un véhicule de son commettant impliqué dans un accident, qui agit dans les limites de la mission qui a lui a été impartie* », *JCP G* 2009, n° 95, p. 18, note MOULY J. ; *RCA* 2009, étude 11, par GROUDEL H. ; *D.* 2009, p. 1606, obs. GALLMEISTER I. ; *RTD civ.* 2009, p. 541, obs. JOURDAIN P. ; *D.* 2010, p. 49, obs. BRUN Ph. Par la décision du 28 mai 2009, la Cour de cassation a étendu l'immunité civile du préposé consacrée par l'arrêt *Costedoat* de l'Assemblée plénière au préposé conducteur fautif. *Adde* : Cass. crim., 27 mai 2014, n° 13-80.849 : *Bull. crim.* n° 137, *JCP* 2014, 1323, n° 5, obs. BLOCH C. *Contra* : Cass. 2° civ., 6 mars 1991, n° 89-15.697 : *Bull. civ. II*, n° 70, *D.* 1991, p. 257, note GROUDEL H. Par cet arrêt, il convient de constater qu'auparavant, un employeur, passager de son préposé conducteur agissant dans l'exercice de ses fonctions, pouvait lui réclamer la réparation de son préjudice sans qu'il ait besoin d'établir contre lui l'existence d'une faute lourde.

¹³⁰⁶ En ce sens : LE TOURNEAU PH. (dir.), *Droit de la responsabilité et des contrats. Régimes d'indemnisation*, op.cit., spéc. p. 2475, n° 621.12. Faut-il souligner que cette immunité ne jouerait pas en présence d'une faute intentionnelle, et qu'elle ne jouera pas non plus si le commettant établit « *que la victime ne pouvait légitimement croire que le préposé agissait pour le compte du commettant* » selon l'article 1248 alinéa 3 du Code civil suggéré dans la proposition de loi sénatoriale n° 678 portant réforme de la responsabilité civile, 29 juill. 2020. Cet article introduirait une nouvelle cause d'exonération : la collusion du préposé avec sa victime, en faveur du commettant.

couvrira également la dette d'indemnisation d'un conducteur occasionnel, voire même celle d'un conducteur ayant volé le véhicule accidenté et ayant causé un dommage à autrui¹³⁰⁷. En revanche, en cas d'accident non responsable, l'intervention de l'assurance sera limitée dès lors que la victime conductrice du véhicule adverse n'est pas autorisée à le conduire.

En définitive, le champ d'intervention de l'assurance automobile obligatoire est particulièrement large. Il s'étend au-delà des personnes assujetties à l'obligation d'assurance. Aussi est-il certain que l'édifice de la loi commandé par cette assurance automobile, dont l'objectif est de protéger les usagers de la route du fait des risques induits par l'utilisation des véhicules, revêt la nature d'une assurance de responsabilité.

285. L'édifice de la loi fondé sur une assurance de responsabilité. Le régime d'indemnisation de la loi du 5 juillet 1985 a toujours eu pour orbite le droit de la responsabilité¹³⁰⁸. L'esprit et la lettre du dispositif sont, sans aucun doute, édifiés sur une assurance de responsabilité, soit une assurance de dommages à caractère indemnitaire, dont l'objet est la dette de responsabilité de l'assuré envers le tiers victime¹³⁰⁹. L'assurance de responsabilité a en effet « *pour objet de garantir l'assuré des recours exercés contre lui par des tiers à raison du préjudice qu'il a pu leur causer et qui engage sa responsabilité* »¹³¹⁰. La nature de cette assurance impose donc que l'assuré lui-même victime soit exclu de l'objet de la garantie¹³¹¹. Seul le risque de mise en œuvre de sa responsabilité demeure couvert par l'assureur¹³¹². Par ce procédé assurantiel, les victimes bénéficient donc d'une indemnisation garantie de leur dommage corporel si la responsabilité de l'auteur du dommage est établie. Comme l'affirme un auteur, « *il s'agit là d'un préalable indispensable, d'une condition sine qua non à l'efficacité de la garantie, ce qui autorise à dire que l'indemnisation est conditionnelle. Si la victime ne parvient pas à rapporter cette preuve, elle perd alors le bénéfice de l'assurance du défendeur et devra assumer les conséquences de l'accident sur son*

¹³⁰⁷ V. par ex : Cass. 2^e civ., 9 mars 2000, n° 97-22.119 : *Bull. civ.* II, n° 41, *RCA* 2000, chr., 13, GROUDEL H. ; *RTD civ.* 2000, p. 590, note JOURDAIN P.

¹³⁰⁸ JOURDAIN P., « Rapport introductif », in *Colloque, Accident de circulation : la loi Badinter, aujourd'hui et demain*, *RCA* 2012, dossier spécial, n° 16, p. 8, n° 3.

¹³⁰⁹ LAMBERT-FAIVRE Y., LEVENEUR L., *op.cit.*, spéc. p. 494, n° 694.

¹³¹⁰ CORNU G. (dir. Association Henri Capitant), *Vocabulaire juridique, op.cit.*, spéc. p. 95.

¹³¹¹ Conformément à l'art. R. 211-8, 1^o, a) C. assur. : « *l'obligation d'assurance ne s'applique pas à la réparation des dommages subis par la personne conduisant le véhicule* ».

¹³¹² MORLET L., *L'influence de l'assurance accidents corporels sur le droit privé de l'indemnisation*, Thèse soutenue le 15 déc. 2003, sous la direction du Professeur Hubert Groutel, 576 p., spéc. p. 5, n° 10.

patrimoine personnel »¹³¹³. Reste que cette preuve est facile à rapporter dans le domaine des accidents de la circulation eu égard à la notion d'implication du véhicule.

L'objectif de la désignation implicite d'un responsable par la loi en la personne du conducteur ou gardien du véhicule impliqué dans le risque de la circulation¹³¹⁴, n'a pas pour effet de lui faire supporter personnellement sur son patrimoine la dette de réparation. Il n'y a pas de « *coloration morale de cette désignation* »¹³¹⁵. Celle-ci est le moyen unique d'identifier l'assuré responsable et par contrecoup le véritable débiteur d'indemnité, soit l'assureur du véhicule impliqué dans l'accident¹³¹⁶. À l'origine de la réalisation du risque de circulation, les responsables identifiés ne sont en fin de compte que des « *sujets passifs* »¹³¹⁷ de l'obligation de réparation envers la victime de l'accident, en l'occurrence de simples « *supports* »¹³¹⁸ de l'assurance. En vertu de cette désignation, a donc été naturellement exclue la nature directe de l'assurance. Certains l'appellent d'ailleurs de leurs vœux afin que soit reconnu un véritable droit à réparation irréductible du dommages corporels des conducteurs victimes.

286. Comme l'affirme un auteur, « *le conducteur assuré, couvert par l'assurance, va se sentir beaucoup moins concerné par l'accident, car ce n'est pas lui qui va se charger de la réparation et si une action en justice est intentée par la victime, c'est encore son assureur qui transigera avec cette dernière* »¹³¹⁹. Un tel constat est d'ailleurs d'autant plus perceptible lorsque le risque de la circulation est directement socialisé par le FGAO.

B. La socialisation directe du risque de la circulation par le Fonds de garantie des assurances obligatoires

287. La visée protectrice de la socialisation directe du risque. Créé par la loi du 31 décembre 1951¹³²⁰, le Fonds de garantie automobile avait pour objectif le renforcement de la

¹³¹³ MORLET L., *L'influence de l'assurance accidents corporels sur le droit privé de l'indemnisation*, Thèse soutenue le 15 déc. 2003, sous la direction du Professeur Hubert Groutel, 576 p., spéc. p. 5, n° 10.

¹³¹⁴ Les articles 1 et 2 de la loi de 1985 seraient les dispositions permettant d'en déduire implicitement cette exigence.

¹³¹⁵ VOIRIN P., GOUBEAUX G., *Droit civil. Tome 1. Introduction au droit. Personnes-Famille. Personnes protégées. Biens-Obligations-Sûretés*, 37^e éd., 2017, LGDJ, Manuel, 826 p., spéc. p. 548, n° 1265.

¹³¹⁶ En ce sens : VOIRIN P., GOUBEAUX G., *Droit civil. Tome 1. Introduction au droit. Personnes-Famille. Personnes protégées. Biens-Obligations-Sûretés*, 37^e éd., 2017, LGDJ, Manuel, 826 p., spéc. p. 548, n° 1265.

¹³¹⁷ VINEY G., *L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation*, *op.cit.*, spéc. p. 4, n° 4.

¹³¹⁸ JOURDAIN P., « *Domaine et conditions d'application de la loi du 5 juillet 1985* », *Gal. pal.* 1995, I, p. 642, spéc. p. 651.

¹³¹⁹ DAUSSE M., *op.cit.*, spéc. p. 371.

¹³²⁰ Loi n° 51-1508 du 31 déc. 1951 *relative aux comptes spéciaux du Trésor pour l'année 1952*, *JORF* du 1^{er} janv. 1952.

protection d'une victime d'un dommage corporel causé par les véhicules et particulièrement par les automobiles¹³²¹. Dénommé FGAO depuis la loi 1^{er} août 2003¹³²², l'une de ses compétences est d'octroyer aux victimes d'un accident de la circulation – mais pas qu'elles – une indemnisation ne pouvant être prise en charge à aucun autre titre lorsque l'accident ouvre droit à réparation. La victime devra ainsi rapporter la preuve de l'absence d'indemnisation de la part du responsable ou de son assureur, voire l'insolvabilité de ceux-ci dans certains cas. Une différence de protection est cependant visible eu égard à la nature du dommage survenu. La protection supérieure et facilitée de l'atteinte corporelle de la victime accidentée se perçoit tant au niveau de la couverture de l'indemnisation intégrale de cette atteinte, qui sera sans limitation de montant¹³²³ contrairement à la réparation plafonnée d'une atteinte à un bien¹³²⁴, mais également quant aux conditions de saisine du Fonds, lesquelles demeurent plus strictes lorsqu'il est question d'indemnisation des dommages aux biens¹³²⁵.

Cette protection, advenant qu'à titre exceptionnel lorsque la dette de réparation envers la victime ne peut être couverte par une autre voie, ne bénéficie pas à toutes les victimes. Certaines d'entre elles, telles le conducteur auteur de l'accident qui est le voleur du véhicule impliqué dans l'accident ou ses complices, ainsi que les étrangers qui ne résident pas en France ou dans l'Espace économique européen, ne seront pas indemnisés par le FGAO¹³²⁶. Les non-conducteurs ou conducteurs victimes non fautives sont par conséquent les principales victimes à pouvoir bénéficier de l'intervention du Fonds.

288. Les conditions d'intervention du FGAO. En 1985, lors de l'adoption du régime d'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation, le législateur a saisi l'occasion de restreindre le champ d'application du Fonds de garantie en distinguant, à compter de cette date, les accidents selon qu'il y ait ou non implication d'un véhicule terrestre à

¹³²¹ **KNETSCH J.**, *Le droit de la responsabilité et les fonds d'indemnisation*, préf. Yves Lequette et Christian Katzenmeier, 2013, LGDJ, Bibliothèque de droit privé, t. 548, 593 p., spéc. p. 21, n° 24.

¹³²² Loi n° 2003-706 du 1^{er} août 2003 de *sécurité financière (1)*, *JORF* n° 177 du 2 août 2003.

¹³²³ Aux termes de l'art. R. 211-7 C. assur., la somme des dommages corporels est « *au moins égale à celle fixée par arrêté du ministre chargé de l'économie, laquelle ne pourra être inférieure à 1 million d'euros, par sinistre et quel que soit le nombre de victimes, en ce qui concerne les dommages aux biens* ».

¹³²⁴ Selon l'art. R. 421-19 C. assur. : « *l'indemnisation des dommages aux biens par le fonds de garantie ne peut excéder par sinistre la somme fixée par arrêté du ministre chargé de l'économie. Lorsque l'accident de la circulation est causé par un animal identifié mais sans propriétaire, l'indemnisation des dommages aux biens par le fonds de garantie, mentionnée au d du 2 du II de l'article L. 421-1, supporte un abattement de 500 euros par véhicule* » : **LAMBERT-FAIVRE Y.**, **PORCHY-SIMON S.**, *op.cit.*, spéc. p. 663, n° 764.

¹³²⁵ Selon l'art. R. 421-18 C. assur., modifié par décret n° 2004-176 du 17 févr. 2004 – art 1 et 2, *JORF* 24 févr. 2004. L'indemnisation de la victime de dommages aux biens n'est possible qu'à la condition que le responsable soit insolvable, non assuré ou inconnu, mais sous la réserve que l'accident ait causé une atteinte à la personne d'une certaine gravité.

¹³²⁶ Art. R. 421-2 C. assur.

moteur¹³²⁷. Le Fonds d'indemnisation intervient exclusivement¹³²⁸, qu'à titre subsidiaire, lors de situations accidentelles limitativement énumérées par le Code des assurances. Plus précisément, le Fonds intervient à condition que la survenance de l'accident en France ou dans l'Espace économique européen se soit produit sur une voie ouverte à la circulation publique impliquant un véhicule terrestre à moteur au sens de l'article L. 211-1 du Code des assurances ainsi qu'une personne ou un animal circulant sur cette voie¹³²⁹. Si ces conditions sont réunies, le Fonds dispose d'un large champ d'action en cas d'atteinte à la personne.

Celui-ci peut tout d'abord intervenir en l'absence d'identification du responsable conducteur ou non-conducteur à la suite de la réalisation de l'accident¹³³⁰. En pareille hypothèse, le Fonds de garantie couvre la dette de réparation du responsable qui a volontairement¹³³¹ ou involontairement¹³³² pris la fuite après avoir causé le dommage corporel à la victime. L'absence d'identification du responsable ne faisant pas obstacle à l'indemnisation du dommage corporel de la victime, la forme directe de la socialisation de la réparation est à cet égard particulièrement visible. L'exigence d'établissement d'une responsabilité civile ne constitue aucunement une condition préalable à l'octroi d'une indemnisation en faveur de la victime.

Le FGAO intervient également lorsque le responsable, cette fois-ci identifié, n'a pas assuré son véhicule impliqué dans l'accident¹³³³. En effet, en cas de défaut d'assurance

¹³²⁷ V. l'art. 420-1 C. assur. dans la version initiale de l'art. 9 de la loi n° 85-677 du 5 juill. 1985. V. à ce propos : **KNETSCH J.**, *op.cit.*, spéc. p. 25, n° 26.

¹³²⁸ Par une lecture *a contrario* de l'art. 706-3 CPP, le champ d'intervention du FGAO est exclusif lorsque l'indemnisation d'une victime d'infraction est une victime d'un accident de la circulation au sens de la loi Badinter. Si un tel régime légal ne trouve à s'appliquer, par exemple lorsque l'accident est survenu à l'étranger, le FGTI est compétent pour indemniser les victimes françaises. V. à ce propos : Cass. 2^e civ., 2 nov. 1994, n° 92-17.181 : *Bull. civ. II.*, n° 214. Néanmoins, sur l'éviction de cette compétence au profit du FGAO, v. : Cass. 2^e civ., 24 sept. 2020, n° 19-12.992, *Inédit* : « *les dommages susceptibles d'être indemnisés par le fonds de garantie des assurances obligatoires de dommage en application des articles L. 421-1 et L. 424-1 à L. 424-7 du Code des assurances sont exclus de la compétence de la commission d'indemnisation des victimes d'infractions telle qu'elle résulte de l'article 706-3 du code de procédure pénale, peu important que le FGAO intervienne subsidiairement en présence d'un assureur du responsable susceptible d'indemniser la victime* », *RCA* 2020, comm. 207, obs. GROUDEL H.

¹³²⁹ Conformément à l'art. L. 421-1, I et II C. assur., modifié par la loi n° 2016-1547 du 18 nov. 2016 *de modernisation de la justice du XXI^e siècle (I)* et à l'art. R. 421-1 dudit Code.

¹³³⁰ Conformément à l'art. L. 421-1 C. assur., modifié par la loi n° 2016-1547 du 18 nov. 2016 *de modernisation de la justice du XXI^e siècle (I)*.

¹³³¹ Lorsque le dommage causé à la victime l'a été par un conducteur ayant pris volontairement la fuite, ce dernier se rend par là même coupable du délit de fuite prévu par l'article 424-10 du Code pénal.

¹³³² Indépendamment de la qualification pénale des faits, le Fonds peut également garantir l'indemnisation des victimes lorsque le responsable de l'accident prend la fuite involontairement sans avoir eu connaissance qu'il avait engendré la réalisation d'un accident conformément à l'art. L. 421-1 I, 1, a) C. Assur., modifié par la loi n° 2016-1547 du 18 nov. 2016 *de modernisation de la justice du XXI^e siècle (I)*.

¹³³³ Conformément à l'art. L. 421-1 I, 1, b) C. assur., modifié par la loi n° 2016-1547 du 18 nov. 2016 *de modernisation de la justice du XXI^e siècle (I)*. V. aussi : CJUE, 6^e ch., 20 juill. 2017, *aff. C-287/16, Fidelidade-Companhia de Seguros SA*, *RCA* 2017, comm. 325 ; *RCA* 2017, étude 13, GROUDEL H.

automobile obligatoire par la personne propriétaire responsable de l'accident, et dès lors que la victime démontre l'implication du véhicule dans ce dernier afin d'apporter la preuve de l'existence d'un droit à indemnisation¹³³⁴, le Fonds indemnise alors la victime de son atteinte corporelle subie.

Enfin, depuis la loi du 1^{er} août 2003¹³³⁵, le Fonds intervient lorsque la survenance de l'accident corporel de la circulation est le fait d'un animal sauvage, lorsque le propriétaire est inconnu ou non assuré, ou encore lorsque le véhicule terrestre à moteur est ou non impliqué dans l'accident¹³³⁶.

289. Le financement du Fonds. Dans de telles situations accidentelles, l'indemnisation demeure possible grâce aux divers financements que reçoit le Fonds. À titre principal, les contributions dont il dispose sont de trois sortes¹³³⁷. Celles des automobilistes assurés au titre d'un pourcentage de leurs primes ou cotisations nettes versées aux entreprises d'assurance pour l'assurance des risques de responsabilité civile résultant d'accidents causés par leur véhicule¹³³⁸, celles des entreprises d'assurance couvrant le risque de responsabilité pour les accidents – de circulation et de chasse – visés par la loi¹³³⁹, et enfin celles des responsables d'accidents automobiles non bénéficiaires d'une assurance au moyen d'une majoration des indemnités mises à leur charge à titre de réparation des dommages résultant de ces accidents¹³⁴⁰. À titre accessoire, participent à ce financement, la contribution mise à la charge des

¹³³⁴ Conformément à l'article R. 421-13, 2^o C. assur.

¹³³⁵ Art. 82, III de la loi n° 2003-706 du 1^{er} août 2003 *de sécurité financière (I)*, *JORF* n° 177 du 2 août 2003 : « (...) le fonds de garantie indemnise aussi les dommages résultant d'une atteinte à la personne subis par les victimes ou leurs ayants droit, lorsque ces dommages ont été causés accidentellement par des animaux qui n'ont pas de propriétaire ou dont le propriétaire demeure inconnu ou n'est pas assuré, dans les lieux ouverts à la circulation publique et lorsqu'ils résultent d'un accident de la circulation sur le sol. Le fonds de garantie paie les indemnités qui ne peuvent être prises en charge à aucun autre titre ».

¹³³⁶ Sur les modifications des conditions de prise en charge des dommages causés par un animal qui n'a pas de propriétaire, v. décret n° 2010-923 du 3 août 2010 *relatif aux conditions d'indemnisation par le Fonds de garantie des assurances obligatoires des dommages causés par des animaux sauvages*, *JORF* n° 0180 du 6 août 2010, texte 24, et l'art. 79 de la loi n° 2010-1249 du 22 oct. 2010 *de régulation bancaire et financière (I)*, *JORF* n° 0247 du 23 oct. 2010.

¹³³⁷ Selon l'art. L. 421-4 C. assur., modifié par loi n° 2013-1279 du 29 déc. 2013 *de finances rectificatives pour 2013 (I)*, *JORF* n° 0303 du 30 déc. 2013, art. 62.

¹³³⁸ Art. L. 421-4-1, 1^o, L. 421-4-2, 1^oC., R. 421-27, 5^o et R. 421-28, al. 3^o C. assur., tous deux modifiés par décret n° 2018-612 du 16 juill. 2018 *relatif à la prise en charge des dommages en cas de retrait d'agrément d'une entreprise d'assurance*, art. 2.

¹³³⁹ Art. L. 421-4-1, 3^o, L. 421-4-2, 2^o, R. 421-27, 3^o et R. 421-28, al. 1^{er} C. assur., tous deux modifiés par décret n° 2018-612 du 16 juill. 2018, *relatif à la prise en charge des dommages en cas de retrait d'agrément d'une entreprise d'assurance*, art. 2.

¹³⁴⁰ Art. L. 421-4-1, 5^o, L. 421-4-2, 4^o, R. 421-27, 4^o et R. 421-28, al. 2nd C. assur., tous deux modifiés par décret n° 2018-612 du 16 juill. 2018, *relatif à la prise en charge des dommages en cas de retrait d'agrément d'une entreprise d'assurance*, art. 2.

contrevenants à l'obligation d'assurance¹³⁴¹, ainsi que celle résultant de la sanction encourue par l'assureur en cas de présentation d'une offre d'indemnisation manifestement insuffisante lors de la procédure transactionnelle¹³⁴².

290. L'action récursoire : une responsabilisation retrouvée. Afin d'obtenir le remboursement de l'indemnité que le Fonds a versé à la victime, celui-ci peut se subroger dans les droits de la victime de l'accident¹³⁴³. Son action subrogatoire pourra ainsi s'intenter contre le responsable inconnu qui aura pu être identifié ultérieurement, ou contre le responsable défaillant si celui-ci arrive à faire face à sa dette de réparation¹³⁴⁴. En pareilles hypothèses, le conducteur responsable de l'accident supportera finalement après coup le poids de sa dette de réparation. Ce qui signifie en définitive que le conducteur ne serait pas véritablement déresponsabilisé en cas d'intervention du FGAO. Selon un auteur, les conséquences psychologiques seraient tout à fait différentes, si le conducteur était lui-même obligé d'indemniser le dommage subi par la victime¹³⁴⁵. L'action récursoire constituerait donc en quelque sorte un mécanisme permettant de rétablir un certain équilibre moral de responsabilisation entre la commission d'un dommage imputable à l'accident corporel de la circulation et les conséquences financières supportées d'un tel dommage.

291. En définitive, l'existence de la socialisation du risque par l'assurance de responsabilité et par le FGAO décharge en principe le conducteur responsable de l'accident de la circulation du poids de sa dette de réparation envers les victimes. Celles-ci sont d'ailleurs la plupart du temps assurées d'obtenir l'indemnisation de leur dommage corporel. Ces victimes ne se trouvent alors pas responsabilisées à l'égard d'une quelconque conséquence née du risque de circulation. Dans cette situation, la loi de 1985 fait supporter au conducteur responsable, eu égard à la gravité de sa faute commise à l'origine causale du dommage corporel dont il souffre, sa part de responsabilité en altérant ou en annihilant son droit à indemnisation en qualité de victime. Cette sanction, *a priori* justifiable, est pourtant au cœur de l'établissement d'un droit à indemnisation automatiquement inférieur à celui de la victime non-conductrice fautive. Cette

¹³⁴¹ Art. L. 211-27 al. 1^{er} C. assur.

¹³⁴² Art. L. 211-14 C. assur.

¹³⁴³ CJUE, Gr. Ch., 4 sept. 2008, *aff. C-80/17, Fundo de Garantia Automòvel, RCA 2018*, comm. 313 et étude 13, GROUPEL H.

¹³⁴⁴ KNETSCH J., *op.cit.*, spéc. p. 24, n° 27.

¹³⁴⁵ DAUSSE M., *op.cit.*, spéc. p. 371.

sanction demeure alors la source d'une inégalité certaine de traitement entre ces victimes d'accidents corporels de la circulation.

§ 2. L'inégalité de traitement entre les victimes d'accidents corporels voulue par la loi

292. Une inégalité démentie par la Cour de cassation. La différence de traitement qu'établit le législateur de 1985 entre les victimes d'accidents corporels de la circulation ne repose sur aucun critère de discrimination expressément interdit par les textes qui régissent le principe d'égalité. De même, le législateur ne se rattache à aucun des domaines énumérés par d'autres textes dans lesquels l'égalité a vocation à s'appliquer. Le grief d'inconstitutionnalité soumis à la Haute juridiction fait l'objet d'un refus de renvoi au Conseil constitutionnel, au motif principal que « *la question posée ne présente pas un caractère sérieux en ce que l'article 4 [relatif au régime d'indemnisation des victimes conductrices] répond à une situation objective particulière dans laquelle se trouvent toutes les victimes conductrices fautives d'accidents de la circulation (...)* »¹³⁴⁶. Cette formulation laisse perplexe. Si les requérants rattachent leur demande à un texte constitutionnel précis, permettant d'en déduire qu'ils souhaitent un contrôle du Conseil constitutionnel à l'égard de l'irrespect de l'égalité, les conseillers de la Cour de cassation semblent opérer eux-mêmes ce contrôle, et au surplus en se retranchant derrière un standard jurisprudentiel de l'égalité indéterminée¹³⁴⁷. Sans plus de précisions, la deuxième chambre civile justifie la disparité de traitement en défaveur des victimes conductrices fautives au regard du critère indéfini et imprécis de « situation objective particulière ». Un tel critère fait d'ailleurs penser à celui de « toute autre situation », énuméré uniquement dans de nombreux textes internationaux interdisant les discriminations et qui n'ont qu'un caractère déclaratif¹³⁴⁸.

¹³⁴⁶ Cass. 2^e civ., 9 sept. 2010, n° 10-12.732, *Inédit*, **GROUTEL H.**, « Le conducteur victime et la Constitution », *art. cit.*, repère 9 ; Cass. 2^e civ., 10 nov. 2010, n° 10-30.175, *Inédit*, RCA 2011, comm. 13, GROUTEL H. ; D. 2014, p. 2373, obs. BRUN Ph.

¹³⁴⁷ V. à ce propos : **MÉLIN-SOUCRAMANIEN F.**, « Le droit à l'égalité », in RENOUX Th., *Protection des libertés et droits fondamentaux*, 2007, Les notices, Les notices de la documentation Française, pp. 155-161, spéc. p. 156.

¹³⁴⁸ La DUDH de 1948 énonce dans son article 1^{er} que « *tous les êtres humains naissent libres et égaux en dignité et en droits* ». Et en son article 2nd que « *chacun peut se prévaloir de tous les droits et de toutes les libertés proclamées dans la présente Déclaration, sans distinction aucune, notamment (...)*, [énonciation de onze critères sur lesquels aucune discrimination ne peut être établie], *ou de toute autre situation* ». L'article 7 également affirme que « *tous sont égaux devant la loi et ont droit sans distinction à une égale protection de loi. Tous ont droit à une protection égale contre toute discrimination qui violerait la présente Déclaration (...)* ». De même, l'article 2 du PIDCP de 1966 précise que tous droits reconnus dans ce Pacte doivent être garantis à tous les individus « *sans distinction aucune, notamment (...)*, [énonciation des mêmes onze critères sur lesquels aucune discrimination ne peut être établie], *ou de toute autre situation* ». De plus, l'article 26 de ce présent Pacte prévoit que « *toutes les personnes sont égales devant la loi et ont sans discrimination droit à une égale protection de la loi* », et que cette loi doit garantir à celles-ci « *une protection efficace contre toute discrimination, notamment (...)*, [énonciation des

Ce premier critère retenu par la Cour afin de légitimer son refus est critiquable et ce pour deux raisons.

Le Conseil constitutionnel soutient dans de nombreuses décisions et dans des domaines autres que celui relatif aux accidents de la circulation que « *si, en règle générale, le principe d'égalité impose de traiter de la même façon des personnes, qui se trouvent dans la même situation, il n'en résulte pas pour autant qu'il oblige à traiter différemment des personnes se trouvant dans des situations différentes* »¹³⁴⁹. Autrement dit, des personnes se trouvant dans des situations distinctes pourraient être traitées de manière identique. Lors de l'adoption de la loi Badinter, le législateur avait le choix d'opter pour un traitement indemnitaire indifférencié et ce, même s'il persévérerait à soutenir que les victimes d'accidents corporels se trouvent dans des situations différentes face au danger de la circulation. C'est notamment en raison d'un motif économique et financier, notamment assurantiel, qu'il s'est vu contraint de les traiter différemment. Si le droit à l'égalité ne garantit donc pas obligatoirement un traitement identique lorsque des situations sont dissemblables, il ne s'y oppose pas non plus. Ainsi transposé au domaine des accidents de la circulation, cette règle énoncée par le Conseil constitutionnel offre donc la possibilité au législateur de 1985 d'opter pour un régime unique des victimes d'accidents corporels, malgré la situation objective particulière que la Cour de cassation met en avant pour justifier la différenciation des régimes.

En outre, s'il ne peut être reproché au législateur de traiter différemment des personnes qui se trouvent dans des situations différentes¹³⁵⁰, à l'inverse, si ces personnes se trouvent en fin de compte dans des situations semblables, il semble logique de les traiter alors de manière identique, conformément à la règle « *à situation égale, traitement égal* »¹³⁵¹. La signification de cette situation dans laquelle se trouve les conducteurs ayant déjà fait l'objet de développements en amont, lors de l'identification délicate des victimes en situation de faiblesse, certains arguments avancés au soutien de l'inconstitutionnalité de l'article 4 de la loi de 1985 permettront d'affirmer en réalité l'illégitimité d'un tel refus de transmission, et ainsi l'existence

mêmes onze critères sur lesquels aucune discrimination ne peut être établie], *ou de toute autre situation* ». Autrement dit, chaque État doit veiller à ce que le contenu des lois, dans sa législation nationale, ne soit pas discriminatoire. De plus, aux termes de l'article 14 de la *Conv. EDH.* de 1950, il est affirmé que « *la jouissance des droits et libertés reconnus dans la présente Convention doit être assurée, sans distinction aucune, fondée notamment sur (...), [énonciation cette fois-ci de douze critères], toute autre situation* ».

¹³⁴⁹ Cons. Const., 29 déc. 2003, *Loi de finances pour 2004*.

¹³⁵⁰ « *En toute logique, le traitement différent de situations différentes est le pendant du traitement identique des situations semblables* », in PELLISSIER G., *Le principe d'égalité en droit public*, 1996, LGDJ, Systèmes, 143 p., spéc. p. 36.

¹³⁵¹ Conseil d'État, *Rapport public 1996, Sur le principe d'égalité*, La Documentation française, 1997, p. 42.

d'une discrimination évidente entre victimes d'accidents corporels de la circulation, de sorte de justifier de sa suppression au sein de la loi.

293. L'absence critiquable d'un traitement spécial du conducteur victime. Pour le moins étonnant, le point cardinal de l'appréciation des conseillers de la Cour de cassation repose sur le risque de circulation causé par l'énergie cinétique des véhicules en mouvement¹³⁵² dont la maîtrise appartient au conducteur¹³⁵³. Ce qui l'est davantage en revanche, c'est l'abstraction qui est faite des circonstances d'un accident où le danger de circulation, présumé causé par le conducteur, n'est pas lié au seul déploiement de l'énergie cinétique de son véhicule. Différents facteurs omis peuvent en effet jouer un rôle plus ou moins important dans la survenance d'un accident¹³⁵⁴. En réalité, il faut appréhender un accident de la circulation telle « *une combinaison, fort complexe, de préoccupations dont le risque n'est qu'un élément* »¹³⁵⁵. En cela, il existe une différence de situations entre victimes conductrices et non-conductrices qui justifie d'un droit distinct à indemnisation. Cela ne saurait néanmoins justifier que lui soit réservé un traitement différent, eu égard à l'absence de prise en compte de facteurs externes (A) et internes (B) de risques concourant à la survenance de l'accident de la circulation. L'étude de l'accidentologie est donc nécessaire.

A. L'absence de prise compte de facteurs externes de risque

294. L'influence négligée des décisions de protagonistes privés, autres que le conducteur, sur la réalisation du risque. La différence de traitement entre les victimes d'accidents corporels se fonde principalement sur l'existence du risque inhérent à la conduite du conducteur, mais également sur la maîtrise qu'a ce dernier du véhicule. Or, certains autres acteurs privés participent tout autant à la création de ce risque *via* des décisions influençant plus

¹³⁵² LAMBERT-FAIVRE Y., LEVENEUR L., *op.cit.*, spéc. p. 606, n° 845 ; LAMBERT-FAIVRE Y., « L'évolution de la responsabilité civile d'une dette de responsabilité à une créance d'indemnisation », *art.cit.*, spéc. p. 9.

¹³⁵³ L'appréciation de la Haute Cour est en parfaite harmonie avec l'esprit de la loi : JO, Déb. parl., Sénat, 2nde session ordinaire de 1984-1985, compte rendu intégral, 4^e séance, 10 déc. 1985, p. 184. Paroles de M. Robert Badinter : « (...) *s'agissant des conditions d'indemnisation, le projet de loi tire les conséquences d'une distinction dont je dirai qu'elle est fondée en quelque sorte sur la nature des choses dans le domaine de la circulation. La circulation urbaine et routière met, en effet, en évidence l'inégalité entre, d'une part, ceux qui conduisent des engins dangereux (...) et, d'autre part, les cyclistes, les piétons, les personnes transportées, qui, à l'évidence, ne développent pas et ne maîtrisent pas l'énergie cinétique* ». Notamment, « *le projet de loi repose sur une distinction simple : les victimes qui subissent le plus durement le risque de circulation, les effets cinétiques sans en avoir la maîtrise (...)* ».

¹³⁵⁴ GROUDEL H., « Le conducteur victime et la Constitution », *art.cit.*, repère 9.

¹³⁵⁵ FLOUR J., AUBERT J.-L., SAVAUX É., *op.cit.*, spéc. p. 82, n° 71.

directement le risque que l'énergie cinétique¹³⁵⁶. Mais ces acteurs n'en supportent pas pour autant les conséquences sur le fondement de l'article 3 de la loi de 1985.

Selon l'esprit du texte, le non-conducteur ne constituerait pas un danger pour les autres usagers de la route. Or, cette idée est fautive. Comme précédemment affirmé et au regard de diverses décisions jurisprudentielles, un piéton, un cycliste, voire un animal peuvent être à l'origine de l'atteinte à l'intégrité physique dont souffre la victime conductrice. Le fait personnel fautif de ces auteurs hors-loi, responsables sur le fondement du droit commun ou plus précisément sur le fait des choses leur appartenant, peut effectivement causer un accident et être lourd de conséquences sur un automobiliste¹³⁵⁷. Statistiquement, au titre des accidents corporels de 2019, la responsabilité présumée des piétons est d'ailleurs présente dans 17,3% des accidents, la part de leur responsabilité dans les accidents mortels représentant globalement 22% contre 43% pour les cyclistes¹³⁵⁸. Le Bulletin d'Analyse des Accidents de la Circulation dénombre en 2019, 1689 infractions relevées commises par les piétons. Leur rôle dans la réalisation du risque n'est pas minime. À titre d'illustration, « 350 piétons, soit 8 sur 10, sont décédés alors qu'ils traversaient la chaussée ou la rue. Parmi ceux-ci, dans deux tiers des cas, le piéton traversait hors passage piéton ; dans un quart des cas, à moins de 50 mètres d'un passage »¹³⁵⁹, et plus encore, « l'alcoolémie des piétons tués est connue pour la moitié d'entre eux. Sur les 260 piétons tués en 2019 avec une alcoolémie connue, 60 ont un taux d'alcool supérieur à 0,5 g/l (soit 23% d'entre eux) et concerne tous les âges. Pour 24 d'entre eux, il est supérieur à 2 g/l. »¹³⁶⁰. Quant aux cyclistes, 3% d'entre eux impliqués dans un accident corporel étaient alcoolisés contre 11% qui l'étaient dans un accident mortel. Bien que ces chiffres soient moindres, ils ne sont pas pour autant à exclure.

Quant aux passagers, s'ils ne maîtrisent pas en principe le véhicule, laissant ainsi leur intégrité à la merci de l'attention, des décisions et actions de conduite ou de comportement du conducteur, certaines situations accidentelles démontrent qu'ils en acquièrent exceptionnellement la maîtrise. À cet égard, la jurisprudence rendue dans le domaine des véhicules auto-écoles accidentés atteste de l'acquisition de la maîtrise intellectuelle du véhicule

¹³⁵⁶ **GROUDEL H.**, « Le conducteur victime et la Constitution », *art. cit.*, repère 9.

¹³⁵⁷ M. le Professeur Hubert Groutel considère que retenir le danger de circulation comme le seul déploiement de l'énergie cinétique du véhicule n'est qu'une vision simpliste des choses. Il illustre d'ailleurs ces propos en énonçant que « si un automobiliste se jette contre un mur pour éviter un cycliste qui a brûlé un feu rouge, l'énergie cinétique y est certes pour quelque chose, mais son rôle est indirect », in **GROUDEL H.**, *Le droit à indemnisation des victimes d'accident de la circulation*, 1987, L'assurance française, 152 p., spéc. p. 30.

¹³⁵⁸ ONISR, *La sécurité routière en France, Bilan de l'accidentalité routière de l'année 2019*, 201 p., spéc. p. 102.

¹³⁵⁹ ONISR, *La sécurité routière en France, Bilan de l'accidentalité routière de l'année 2019*, 201 p., spéc. p. 106.

¹³⁶⁰ ONISR, *La sécurité routière en France, Bilan de l'accidentalité routière de l'année 2019*, 201 p., spéc. p. 106.

par le passager, lui faisant perdre légitimement sa qualité au profit de celle de conducteur¹³⁶¹. Aussi, bien qu'illégitime, il en a été jugé de même lorsque le passager acquiert cette fois-ci la maîtrise matérielle du véhicule en s'emparant volontairement de son contrôle et de sa direction, ou après l'avoir mis involontairement en mouvement ou en état de marche¹³⁶².

295. L'abstraction faite du rôle des autorités responsables de l'état du réseau routier. Il est également omis le rôle de certains acteurs publics dans le risque d'accident de la circulation. L'État et les collectivités ont une obligation d'entretien du réseau routier français, lequel est d'ailleurs le plus dense d'Europe¹³⁶³. Ainsi, à l'occasion de la survenance d'un sinistre dont le dommage subi par la victime est totalement imputable au défaut d'entretien normal de l'ouvrage public, voire à la carence de l'autorité de police, la responsabilité pour faute présumée de l'administration sera engagée afin que la victime obtienne réparation¹³⁶⁴. Néanmoins, si le risque de la circulation est créé tant par le gestionnaire responsable que par la victime, la faute commise par celle-ci exonère en partie ou totalement le premier créateur de risque¹³⁶⁵. À savoir que combiné notamment au facteur humain, représentant 90% des accidents mortels de la circulation, 32% d'entre eux sont dûs à l'état des infrastructures hors agglomération¹³⁶⁶, contre 30% parmi 97% des accidents mortels en agglomération imputés au facteur humain¹³⁶⁷.

Dès lors, le conducteur n'est pas le seul acteur créateur du risque *a priori* et qui est inhérent à sa conduite. Ce risque peut être créé par l'état de dangerosité de la voie publique qui représente un risque excédant celui auquel doivent normalement s'attendre les usagers de la route. Plus précisément, ce risque peut résulter d'un défaut d'entretien normal caractérisé par

¹³⁶¹ V. *Supra* n°120.

¹³⁶² V. *Supra* n°121.

¹³⁶³ Le développement qui va suivre est également valable pour les sociétés concessionnaires d'autoroutes en leur qualité d'acteurs privés.

¹³⁶⁴ Principe posé par le Conseil d'État dans sa décision du 12 nov. 1997, n° 159467. V. en outre : **GENZWURKER C.**, « La route en déroute ? État des lieux, responsabilité et recours en cas d'accident », *L'argus de l'assurance, jur. auto*, 2018.

¹³⁶⁵ CAA Bordeaux, 1^{ère} ch., 30 nov. 2017, n° 15BX01633. En l'espèce, l'administration a été libérée de sa responsabilité en raison de la vitesse excessive, des pneus usés de la moto et de l'état d'ivresse du conducteur victime ; CAA Bordeaux 3^e ch., 2 oct. 2007, n° 06BX00741. En l'espèce, la manœuvre de dépassement interdite par une signalisation temporaire par un conducteur qui n'a su mesurer les gestes nécessaires pour rétablir sa trajectoire est constitutive d'une faute à l'origine de l'accident.

¹³⁶⁶ *ONISR, La sécurité routière en France, Bilan de l'accidentalité routière de l'année 2019*, 201 p., spéc. p. 39.

¹³⁶⁷ *ONISR, La sécurité routière en France, Bilan de l'accidentalité routière de l'année 2019*, 201 p., spéc. p. 47.

une défektivité¹³⁶⁸ ou d'un simple défaut de signalisation¹³⁶⁹. Le rôle de l'administration dans la réalisation potentielle du risque n'est donc pas négligeable. Ce rôle est d'autant plus prégnant actuellement que les alertes relatives à la dégradation du réseau routier ont été lancées à plusieurs reprises¹³⁷⁰. Si le gouvernement semble avoir pris en compte ce type d'alerte, c'est notamment qu'en est ressorti un plan de sauvegarde des routes dédié à leur régénération ainsi qu'à leur modernisation¹³⁷¹.

296. L'abstraction faite des circonstances de temps et d'espace comme causes d'accidents. De nombreux facteurs d'accidents corporels et mortels existent, tels que la vitesse, l'alcool ou l'inexpérience de la conduite. Mais nombreux sont encore les autres facteurs – seconds – qui concourent à la réalisation des premiers.

Selon les données de sécurité routière, le risque d'accident varie d'une part en fonction des conditions de la circulation, et plus précisément selon les conditions de temps et d'horaire auxquelles ce risque se réalise. Son intensité fluctue sur l'année au gré de la saisonnalité, et s'accroît en raison de conditions météorologiques satisfaisantes, favorisant l'augmentation des déplacements, mais également à l'inverse lors de conditions météorologiques dégradées. À titre d'illustration, la période hivernale serait le trimestre le plus mortel affichant 28% de la mortalité sur 2010-2019¹³⁷². Le risque augmenterait également selon les tranches horaires de la journée, au titre desquelles il est d'ailleurs constaté une forte mobilité aux heures de pointe¹³⁷³. En agglomération par exemple, 22% des victimes mortellement blessées le sont entre 16h et 19h¹³⁷⁴. Bien que le facteur humain soit le principal vecteur à l'origine des accidents mortels de

¹³⁶⁸ CAA Paris, 8^e ch., 13 mai 2007, N° 15PA01995 : la présence de gravillons excède, eu égard à leur quantité, les risques ordinaires de circulation auxquels un usager, même averti de leur présence, peut s'attendre et rend ainsi la circulation sur cette route dangereuse, particulièrement pour un deux-roues en l'espèce, eu égard aux risques de dérapage. *A contrario* : CAA Nancy, 4^e ch., 29 déc. 2015, n° 15NC00100 : une légère déclivité ou une bosse en formation n'excèdent pas les sujétions auxquelles peuvent être confrontés les usagers, en l'espèce un conducteur d'une moto.

¹³⁶⁹ CAA Marseille, 6^e ch., 15 oct. 2007, n° 04MA01573 : engage la responsabilité du gestionnaire, une déformation de 5 cm de haut, non signalée, de nature à déséquilibrer les usagers de deux-roues. Sur l'insuffisance d'une signalisation existante : CAA Lyon, 6^e ch., 23 déc. 2010, n° 09LY01149. En l'espèce, un accident mortel de la circulation est survenu à l'endroit d'une déformation dangereuse de la surface de roulement d'une route et où la seule mention au risque de verglas a été jugée insuffisante pour exonérer le Département.

¹³⁷⁰ V. le Rapport d'information du Sénat fait au nom de la Commission de l'aménagement du territoire et du développement durable sur les infrastructures routières et autoroutières de mars 2017.

¹³⁷¹ En mai 2018, l'ancien ministre des Transports, Elisabeth Borne, avait annoncé au Sénat que le gouvernement présenterait un plan de sauvegarde des routes pour 2019.

¹³⁷² ONISR, *La sécurité routière en France, Bilan de l'accidentalité routière de l'année 2019*, 201 p., spéc. p. 19.

¹³⁷³ *Ibid.*

¹³⁷⁴ *Ibid.*, spéc. p. 35.

la circulation, il ne faut pas omettre que ceux-ci sont notamment imputables aux conditions de circulation à 18% hors agglomération et à 19% en agglomération¹³⁷⁵.

Le taux et la typologie des accidents de la circulation varient d'autre part selon la localisation de la victime accidentée. Le risque d'accident comme l'intensité de l'atteinte à l'intégrité physique sont plus élevés pour les conducteurs hors agglomération. Statistiquement, deux personnes sur trois décèdent d'un accident de la circulation en France sur routes hors agglomération. Parmi celles-ci, la moitié y succombe sur des routes départementales. En 2019 par exemple, parmi 1128 automobilistes tués sur ces routes, 88% le sont hors-agglomération et 75% des 414 motards décédés le sont sur ces mêmes routes¹³⁷⁶. Quant aux non-conducteurs, tels que les cyclistes, ils se trouvent dans la même situation que les conducteurs de véhicule terrestre à moteur. 66% d'entre eux sont décédés hors agglomération¹³⁷⁷. À l'inverse, les piétons subissent davantage le danger de la circulation en agglomération. Parmi les 194 piétons décédés d'un accident de la circulation en 2019, 64% d'entre eux l'ont subi en agglomération¹³⁷⁸. Les accidents en agglomération sont peut-être plus nombreux, mais toutefois de moindre gravité. La part des accidents corporels est bien plus élevée que celle des accidents mortels. Ont été comptabilisés 42 979 blessés contre 1037 personnes décédées. Concernant les victimes d'accidents corporels, environ 31% de celles-ci sont des conducteurs de motos et de cyclomoteurs. Ce même chiffre représente également les automobilistes. 22% sont des piétons et 10% des cyclistes¹³⁷⁹. Quant aux 1037 victimes d'accidents mortels, 33% d'entre elles sont des piétons, 27% des automobilistes, 21% des motards et 10% des cyclistes¹³⁸⁰. Le risque de circulation diminue en outre lorsque la taille de la commune augmente¹³⁸¹. Bien d'autres chiffres pourraient être mis en avant afin de démontrer que d'autres causes d'accidents influent sur la réalisation potentielle du risque de la circulation et sur son intensité. Bien que le facteur humain soit le principal vecteur à l'origine de l'accident de la circulation, il ne devrait donc pas être fait abstraction de ces causes d'accidents dont l'influence est statistiquement avérée.

297. L'absence de considération de l'effet de l'énergie cinétique du véhicule sur l'intégrité corporelle du conducteur motorisé. Ce qui est encore plus surprenant, c'est

¹³⁷⁵ ONISR, *La sécurité routière en France, Bilan de l'accidentalité routière de l'année 2019*, 201 p., spéc. pp. 39 et 47.

¹³⁷⁶ *Ibid.*, spéc. pp. 32 et 33.

¹³⁷⁷ *Ibid.*, p. 33.

¹³⁷⁸ *Ibid.*

¹³⁷⁹ *Ibid.* p. 47.

¹³⁸⁰ *Ibid.*

¹³⁸¹ *Ibid.*, spéc. p. 46.

l'absence de considération par la Cour de cassation de l'effet de l'énergie cinétique inhérente au mode de déplacement sur la personne même d'un conducteur de deux-roues motorisé, considérée comme un usager vulnérable par la sécurité routière. La Cour motive sa décision en affirmant que la catégorie des conducteurs, protégée par une enveloppe d'acier, n'expose pas directement leur corps au choc du véhicule, contrairement à celle des non-conducteurs qui n'est pas protégée par l'habitacle du véhicule¹³⁸².

Cet argument avancé est notamment injustifié au regard de l'évolution de l'accidentologie des victimes conductrices de deux roues¹³⁸³ ainsi que des nouveaux accidents de la circulation survenus dont souffrent les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés¹³⁸⁴. Il demeure critiquable que la loi Badinter soit indifférente au type de véhicule terrestre à moteur que le conducteur conduit, comme de l'énergie cinétique du corps d'un conducteur de deux-roues lors d'un accident. La loi retient un régime distinct pour les conducteurs de deux-roues et piétons, alors même qu'aucun n'est protégé par une enveloppe d'acier. Le risque d'atteinte à l'intégrité physique ainsi que l'intensité des blessures corporelles subies sont pourtant identiques. Il ne devrait dès lors pas avoir lieu de les différencier eu égard à la même situation objective de faiblesse dans laquelle ces deux usagers de la route se trouvent¹³⁸⁵.

Malgré l'absence d'habitacle, certains avancent toutefois l'idée que la différence prônée se trouve dans le port obligatoire d'équipements indispensables de protection individuelle corporelle, tels que le casque du motard ou du motocycliste¹³⁸⁶, voire les gants de motocyclisme¹³⁸⁷. Il existe une certaine corrélation entre ces équipements de sécurité et le

¹³⁸² Appréciation conforme de la Cour de cassation à l'esprit de la loi : *JO*, Déb. parl., Sénat, 2nde session ordinaire de 1984-1985, compte rendu intégral, 4^e séance, 10 déc. 1985, p. 184. Paroles de M. Robert Badinter : « (...) *pas de carrosserie pour protéger le piéton ou le cycliste. Ils ne sont, eux, que de bien faibles menaces pour les autres usagers de la route, mais leur corps est immédiatement exposé à l'accident* ».

¹³⁸³ À titre d'illustration : Parmi les 3244 personnes décédées en 2019 sur les routes de France métropolitaine, 749 étaient en deux-roues, soit 23,1% : *ONISR, La sécurité routière en France, Bilan de l'accidentalité routière de l'année 2019*, 201 p., spéc. p. 7. Soulignons que cette catégorie d'usager de la route représente environ un quart des personnes décédées dans un accident de la circulation. Pour une analyse plus précise de l'évolution de l'accidentalité de chaque catégorie d'usagers de la route : https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/sites/default/files/2020-09/Bilan_2019_version_site_internet_24_sept.pdf.

¹³⁸⁴ En 2019, la sécurité routière resençait déjà 630 accidents impliquant un engin de déplacement personnel motorisé. Parmi ce chiffre, 10 personnes utilisant ce type d'engin sont décédées et 554 ont été blessées : *ONISR, La sécurité routière en France, Bilan de l'accidentalité routière de l'année 2019*, 201 p., spéc. p. 66.

¹³⁸⁵ En ce sens : **LEDUC F.**, « La sanction de la faute du conducteur victime en question », *art.cit.*, spéc. n° 18 ; **BLOCH C.**, « Responsabilité civile », *art.cit.*, n° 7.

¹³⁸⁶ Par décret n° 80-14 du 9 janv. 1980 *portant modification de certaines dispositions du Code de la route*, le port du casque pour les usagers de deux-roues motorisés est rendu obligatoire en toutes circonstances. V. art. R. 431-1 C. route : « *tout conducteur ou passager d'une motocyclette, d'un tricycle à moteur, d'un quadricycle à moteur ou d'un cyclomoteur doit être coiffé d'un casque de type homologué. Ce casque doit être attaché* ».

¹³⁸⁷ Par décret n° 2016-1232 du 19 sept. 2016, le port de gants est rendu obligatoire pour les usagers de deux-roues motorisés. V. art. R. 431-1-2 C. route : « *en circulation, tout conducteur ou passager d'une motocyclette, d'un*

danger de circulation subi. Parce qu'ils permettraient d'éviter des blessures corporelles plus importantes en absorbant les chocs, à défaut de les porter, le conducteur participerait sciemment de l'atteinte à sa sécurité corporelle, contrairement au non-conducteur qui la subit involontairement. Cependant, si le port du casque par exemple est réellement déterminant, pourquoi un cycliste ou passager d'un vélo de moins de douze ans soumis à cette même obligation¹³⁸⁸ n'est alors pas placé dans la même situation objective que le conducteur d'un deux roues ? Ces éléments factuels extérieurs de protection des plus vulnérables ne devraient pas être pris en compte dans la détermination de la situation dans laquelle se trouve l'utilisateur de la route. Les chiffres de la sécurité routière en attestent. L'intégrité corporelle du conducteur de deux-roues motorisé est particulièrement atteinte malgré ces équipements. 52% de ces usagers souffrent d'une lésion grave à la tête, et 51% d'une lésion grave aux membres supérieurs¹³⁸⁹. Au sens de l'esprit de la loi de 1985, un droit à la vulnérabilité comme celui dont bénéficient les victimes non-conductrices devrait donc être accordé au conducteur d'un engin motorisé dépourvu d'habitacle protecteur, dont l'effet de l'énergie cinétique est particulièrement grave sur ce dernier.

Partant, faut-il également songer à étendre ce droit à la vulnérabilité aux conducteurs de mobilités douces telles que les trottinettes électriques, les gyropodes, les gyroroues ou encore les skates électriques. Les utilisateurs de ces nouveaux moyens de transport incontournables sont devenus des acteurs principaux du danger de la circulation, du fait que ces engins n'ont fait qu'accentuer le risque de collision dangereux sur la route avec les véhicules terrestres à moteur mais aussi avec les piétons¹³⁹⁰. Mais il n'en demeure pas moins qu'ils sont eux-aussi dépourvus d'habitacle protecteur dont l'effet causé par l'énergie cinétique peut aussi se révéler comme étant particulièrement grave sur ces derniers.

298. Proposition. De manière générale, cette catégorie, représentant 23,1% des 3 244 personnes décédées en 2019 sur les routes de France métropolitaine¹³⁹¹, doit en effet être davantage protégée. Qui plus est, cela semble cohérent au regard de la situation dans laquelle se trouvent les victimes non-conductrices passagères d'une automobile bénéficiant d'un droit à

tricycle à moteur, d'un quadricycle à moteur ou d'un cyclomoteur doit porter des gants conformes à la réglementation relative aux équipements de protection individuelle ».

¹³⁸⁸ Conformément au décret n° 2016-1800 du 21 déc. 2016 *relatif à l'obligation de porter un casque pour les conducteurs et les passagers de cycle âgés de moins de douze ans*, JORF n° 0297 du 22 déc. 2016.

¹³⁸⁹ ONISR, *op.cit.* spéc. p. 117.

¹³⁹⁰ À titre d'illustration, selon les chiffres de la Sécurité routière qui recensent uniquement les accidents sur lesquels les forces de l'ordre son intervenues, 78 piétons ont été blessés en 2020 par les conducteurs de ces engins de déplacement personnel motorisé (EDPM).

¹³⁹¹ ONISR, *op.cit.*, p. 8.

une réparation irréductible de leur dommage corporel. En effet, celles-ci bénéficient d'un tel privilège indemnitaire alors même que leur statut de victime vulnérable est critiquable du fait qu'elles sont protégées par l'enveloppe d'acier du véhicule. Dans une telle situation, pourquoi ne pas admettre que le statut de victime non-vulnérable du motard est lui-même sujet à critique, car dépourvu de cette protection ? Ne faudrait-il pas lui reconnaître les dispositions favorables de l'article 3 de la loi Badinter ?¹³⁹² À défaut d'y être assujéti parce qu'il se place tant dans une situation particulière de danger de circulation subi, que dans celle objective de créateur du risque, serait-il opportun de lui faire bénéficier d'un régime d'indemnisation assoupli, approprié à la situation hybride dans laquelle il se trouve.

299. Outre ces multiples facteurs externes de risques concourant à la situation objective particulière du risque créé, certains facteurs internes à la personne même du conducteur, influent tant sur la réalisation du risque que sur son intensité.

B. L'indifférence des facteurs internes de risque

300. L'absence de prise en compte de l'état de faiblesse de la victime conductrice fautive. Les prédispositions biologiques participant de la vulnérabilité des victimes non-conductrices et justifiant d'une protection indemnitaire renforcée à leur égard n'influent pas à l'inverse la détermination d'un droit spécifique à indemnisation des victimes conductrices¹³⁹³. L'appréciation de la mesure de l'étendue de leur droit à indemnisation ne tient compte effectivement, ni de leur âge, ni de leur infirmité psychique ou physique au moment de l'accident¹³⁹⁴. Cette absence de traitement différencié entre victimes conductrices, à l'image de celle instaurée entre les victimes non-conductrices, laisse perplexe. En effet, celle-ci est aujourd'hui fondée sur des critères obsolètes. Pour autant, une telle différence affirmée à

¹³⁹² Le statut d'usager vulnérable devrait être attribué aux usagers de deux-roues. Précisons que l'art. 3, 1° du Règlement (UE) n° 2019/2144 du Parlement Européen et du Conseil du 27 nov. 2019 relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route, définit un usager vulnérable de la route comme « un usager de la route non motorisé, dont en particulier un cycliste ou un piéton, ou un usager d'une deux-roues motorisé ».

¹³⁹³ HOCQUET-BERG S., *art.cit.*, spéc. p. 169.

¹³⁹⁴ La jurisprudence a rapidement affirmé après la promulgation de la loi de 1985 que l'alinéa 2 de l'article 3 de la loi du 5 juillet 1985 ne s'applique pas aux victimes conductrices. V. par ex : Cass. 2° civ., 6 mai 1987, n° 86- 11.164 : *Bull. civ. II*, n° 90 : « la faute commise par le conducteur, quel que soit son âge, d'un véhicule terrestre à moteur a pour effet de limiter ou d'exclure l'indemnisation des dommages qu'il a subis ».

l'article 3 alinéa second se trouve toujours d'actualité¹³⁹⁵. Aussi, apparaît-il nécessaire d'analyser les critères constitutifs d'un état de faiblesse de certains conducteurs victimes afin de justifier qu'ils ne se trouvent pas tous, comme le revendique les conseillers de la Cour de cassation, dans la même situation objective, tant de force que de faiblesse face au risque routier.

301. L'absence illégitime de considération de la faiblesse de la victime conductrice liée à son seuil d'âge. Contrairement aux victimes non-conductrices, le jeune âge du conducteur en deçà de seize ans n'est pas considéré comme une prédisposition à la survenance de l'atteinte. Il est pour le moins étonnant que cet élément de l'état de la personne, justifiant d'un régime d'indemnisation davantage privilégié en faveur des victimes non-conductrices ordinaires, n'influe pas le régime d'indemnisation des victimes conductrices, alors que la tranche d'âge 14-18 ans demeure l'une des catégories d'usagers de la route particulièrement touchée par les conséquences d'un accident de la circulation¹³⁹⁶. Ceci se constate en raison du fait qu'un enfant peut être autorisé à conduire un cyclomoteur, une voiture sans permis dès l'âge de 14 ans¹³⁹⁷ voire une automobile dans le cadre de la conduite accompagnée dès l'âge de 15 ans¹³⁹⁸. Pire encore, les juges ne semblent avoir aucun scrupule à admettre implicitement la qualité de conducteur à un enfant conduisant une voiture miniature pourvue d'un moteur lorsqu'ils décident que ce moyen de locomotion est un véhicule au sens de la loi de 1985¹³⁹⁹. Faut-il également prendre en considération qu'un enfant à partir de 12 ans peut être le conducteur d'un nouvel engin de déplacement personnel motorisé¹⁴⁰⁰. Il apparaît

¹³⁹⁵ Conformément à l'article 1287 instauré par le projet de réforme de la responsabilité civile délictuelle, la protection concernant les victimes dites vulnérables reste inchangée.

¹³⁹⁶ *ONISR, op.cit.*, spéc. p. 14.

¹³⁹⁷ Depuis l'application du décret de 2014 (n° 2014-1295, publié au Journal officiel le 31 oct. 2014, et entré en vigueur le lendemain), modifiant l'art. R. 211-2 C. route., l'âge minimum requis pour conduire un quadricycle léger à moteur, autrement dit une voiture sans permis, est abaissé à 14 ans au lieu de 16 ans auparavant.

¹³⁹⁸ Art. R. 211-3, 1° C. route.

¹³⁹⁹ CA Douai, 29 juin 2000 : « (...) l'utilisation qui était faite de l'engin [véhicule-jouet à deux roues] par l'enfant le jour de l'accident n'était pas celle d'un jouet mais d'un véhicule qui le transportait et avec lequel il circulait en empruntant des voies publiques telles celle où s'est produite la collision avec un cyclomoteur. La loi du 5 juillet 1985 est en conséquence applicable à l'accident, la moto étant utilisée comme un véhicule terrestre à moteur », *JCP* 2001, IV, 2544. *Adde* : Cass. 2° civ., 22 oct. 2015, n° 14-13.994: *Bull. civ.* II, n° 341, *RCA* janv. 2016, comm. 7, note GROUDEL H. : « une mini moto pilotée par un enfant de six ans se déplaçant sur route au moyen d'un moteur à propulsion, avec faculté d'accélération, ne peut être considéré comme un simple jouet et est un véhicule terrestre à moteur sans qu'il importe que le véhicule en cause soit soumis à une obligation légale d'assurance ». *Adde* : LANDEL J., « Véhicules jouets : à la recherche de critères objectifs », *RGDA* 2015, n° 12, p. 559 ; MEKKI M., « Le « Pocket bike » : quand rouler n'est pas jouer », *art. cit.* ; JOURDAIN P., « Une mini moto n'est pas un jouet mais un véhicule terrestre à moteur », *art. cit.*

¹⁴⁰⁰ Conformément à l'art. R. 412-43-3, I C. assur.

anormal d'accorder uniquement à l'enfant victime non-conductrice un traitement de faveur alors que son jeune âge n'est aucunement pris en considération lorsqu'il est conducteur¹⁴⁰¹.

Le même constat prévaut pour la victime conductrice âgée de plus de soixante-dix ans. Sans revenir sur les analyses statistiques démontrant la limite d'âge erronée qu'instaure la loi au regard de celle retenue par la sécurité routière¹⁴⁰², cette catégorie d'automobilistes dont la mortalité sur les routes augmente considérablement, notamment en raison du vieillissement de la génération du « baby-boom », représente 10,6% des personnes blessées et 26,2% de celles décédées sur les routes en 2019¹⁴⁰³. Eu égard à ces chiffres, cette catégorie de victimes représente une part importante des victimes touchées par un danger de mort inhérent à la circulation. Bien que souvent présumés responsables, ces usagers de la route, nommés « *conducteurs de tranche d'âge extrême* »¹⁴⁰⁴, sont en effet des victimes particulièrement vulnérables eu égard à la gravité des blessures corporelles dont ils peuvent souffrir. Leur état de faiblesse est un élément non négligeable participant à la création du risque. À titre d'illustration, 61% des conducteurs de véhicules terrestres à moteur sont victimes d'accidents mortels de la circulation dûs au facteur malaise ou somnolence au volant¹⁴⁰⁵. Parce que leur vulnérabilité liée à leur âge avancé participe le plus souvent de l'origine ou de l'aggravation de leur dommage corporel, cette vulnérabilité devrait donc être considérée en amont de la réalisation de l'accident et influencer sur l'incidence de la faute du conducteur sur l'étendue de l'indemnisation à laquelle il a droit sur le fondement de la loi Badinter.

En définitive, en l'absence de ce critère distinctif, le jeune conducteur ou le conducteur aguerri senior, victime fautive en partie ou totalement de son dommage corporel, se trouve privé d'une protection renforcée de son droit à réparation du dommage corporel à laquelle il pourrait logiquement prétendre. En effet, le législateur de 1985 le perçoit comme un critère de vulnérabilité du non-conducteur fautif justifiant d'un droit spécial à indemnisation. D'ores et déjà privé injustement d'un droit à une indemnisation irréductible de son atteinte corporelle, un tel critère devrait trouver à s'appliquer au conducteur, tout du moins être supprimé, dans un souci d'égalité entre les victimes de préjudices corporels réparables.

¹⁴⁰¹ En ce sens : **HOCQUET-BERG S.**, « Les inégalités entre les victimes », *RCA* 2015, dossier 11, p. 17, spéc. p. 18.

¹⁴⁰² V. *Supra*, n°130.

¹⁴⁰³ *ONISR, op.cit.*, spéc. pp. 10-11.

¹⁴⁰⁴ *Ibid.*, spéc. p. 102.

¹⁴⁰⁵ *Ibid.*, spéc. p. 113.

302. L'absence partiellement légitime de considération de la faiblesse de la victime conductrice liée au degré d'altération de son état de santé. Alors que « *conduire nécessite des capacités perceptives, motrices, cognitives et exige des aptitudes comportementales* »¹⁴⁰⁶, certaines pathologies invalidantes, pouvant aggraver ou déclencher le danger de circulation et notamment la survenance d'un accident corporel, peuvent en altérer l'exercice. Certaines d'entre elles sont *a priori* incompatibles avec la conduite, telles que les pathologies psychiatriques, les troubles psychologiques et neurologiques, les pratiques addictives ainsi que les pathologies métaboliques comme le diabète ou l'hypoglycémie par exemple¹⁴⁰⁷. D'autres, en revanche, sont assurément incompatibles avec la conduite, telles que les pathologies cardiovasculaires et les troubles de l'équilibre et du sommeil¹⁴⁰⁸. Le conducteur n'est pas autorisé à exercer son activité de conduite s'il est atteint de l'une de ces affections « *susceptibles de constituer ou d'entraîner une incapacité fonctionnelle de nature à compromettre la sécurité routière lors de la conduite* »¹⁴⁰⁹. Parce que le conducteur a donc la responsabilité de s'assurer de son aptitude à la conduite¹⁴¹⁰, il est rationnel à première vue que ces facteurs internes de risque, qui peuvent se répercuter sur l'activité de conduite et en altérer l'aptitude¹⁴¹¹, soient considérés comme des éléments influant le *quantum* du montant de l'indemnisation de l'atteinte à son intégrité physique subie du fait de sa faute.

Néanmoins, il demeure discutable que la victime conductrice fautive supporte les conséquences de son état de faiblesse psychologique ou physique – lequel ne chasse pas la faute qu'elle a pu commettre – et qu'elle soit par conséquent privée de la surprotection indemnitaire de l'atteinte corporelle qu'elle subit.

303. L'indifférence manifestement justifiée des prédispositions de la victime. Le projet Terré apporte un changement rédactionnel de l'actuel article 3 alinéa 2 de la loi de 1985, ne demeurant pas totalement dénué de critiques. Il est précisé à l'article 26 alinéa 2 que « *dans l'appréciation de la faute inexcusable* [opposable aux victimes tant conductrices que non-conductrices dans ce projet], *le juge aura égard à l'âge et à l'état physique ou psychique de la*

¹⁴⁰⁶ ONISR, *op.cit.*, spéc. p. 112.

¹⁴⁰⁷ <https://www.securite-routiere.gouv.fr/reglementation-liee-lusager/reglementation-liee-au-handicap>.

¹⁴⁰⁸ *Ibid.*

¹⁴⁰⁹ *Ibid.*

¹⁴¹⁰ Conformément à l'art. R. 412-6 C. route, « *tout conducteur de véhicule doit se tenir constamment en état et en position d'exécuter commodément et sans délais toutes les manœuvres qui lui incombent* ».

¹⁴¹¹ Les normes minimales d'aptitude médicale à la conduite d'un véhicule terrestre à moteur sont définies dans l'arrêté du 21 déc. 2005 *fixant la liste des affections médicales incompatibles avec l'obtention ou le maintien du permis de conduire ou pouvant donner lieu à la délivrance de permis de conduire de durée de validité limitée*, modifié par arrêté du 31 août 2010 et au sein de la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire, JOUE L 403 du 30. déc. 2006.

victime ». La proposition de supprimer en amont l'actuelle inégalité de traitement entre victimes non-conductrices se trouvant dans une situation de faiblesse nous paraît plus favorable à la reconnaissance par les compagnies d'assurances d'un droit inconditionnel à réparation du dommage corporel en faveur des victimes conductrices. Cette suggestion a néanmoins le mérite d'étendre la protection renforcée des victimes non-conductrices en état de faiblesse aux victimes conductrices se trouvant dans le même état lors de la commission d'une faute inexcusable ou autre. Par voie de conséquence, cela implique de supprimer l'inégalité existante en droit positif entre conducteurs et non-conducteurs victimes d'un dommage corporel.

De plus, la Cour de cassation s'est déjà prononcée à de nombreuses reprises sur la question consistant à déterminer si le conducteur responsable peut être tenu à la réparation des conséquences inéluctables d'une pathologie préexistante au sinistre, mais dont la révélation procède directement de l'accident de la circulation. Il résulte d'une jurisprudence constante que les conséquences dommageables subies par la victime résultant d'une prédisposition pathologique méconnue sont indemnisables au titre du fait générateur, dès lors que celui-ci constitue la cause de leur survenance¹⁴¹². Cette règle a été récemment réaffirmée par la Cour de cassation, laquelle confirme que « *le droit de la victime d'un accident de la circulation à obtenir l'indemnisation de son préjudice corporel ne saurait être réduit en raison d'une prédisposition pathologique lorsque l'affection qui en est résultée n'a été provoquée ou révélée que du fait de l'accident* »¹⁴¹³. Faut-il d'ailleurs potentiellement saluer que cette règle prétorienne favorable à la victime conductrice d'un accident corporel pourrait être codifiée au sein du Code civil par la proposition de loi sénatoriale de 2020¹⁴¹⁴. Bien que cela ne soit pas le problème de notre étude, cela mérite néanmoins d'appuyer nos propos quant à l'absence de considération obsolète de l'état de faiblesse des victimes conductrices.

304. La considération éventuelle d'une prédisposition méconnue ? Au regard de ce principe, pourrait être admis à l'inverse, le rehaussement potentiel de l'indemnisation à laquelle a droit une victime conductrice fautive en raison d'une prédisposition méconnue qui

¹⁴¹² Pour quelques illustrations récentes : Cass. 2^e civ., 23 nov. 2017, n° 16-22.479, *Inédit* ; Cass. 2^e civ., 29 sept. 2016, n° 15-24.541, *Inédit* ; Cass. 2^e civ., 19 mai 2016, n° 15-18.784, *Bull. civ. II, Lexbase privé*, juin 2016, n° 659 : **BAKOUCHE D.**, « Les prédispositions de la victime peuvent-elles lui être opposées pour limiter son droit à réparation ? », *Lexbase privé*, Juin 2016, n° 659 ; *RCA* 2016, comm. 214, note HOCQUET-BERG S. ; *Gaz. pal.* 2016, n° 39, p. 52, obs. EHRENFELD M.

¹⁴¹³ Cass. 2^e civ., 20 mai 2020, n° 18-24.095 : *Bull. civ. II, RCA* 2020, comm. 147, note HOCQUET-BERG S.

¹⁴¹⁴ Sous réserve de changement, l'art. 1271 de la proposition de loi n° 678 portant réforme de la responsabilité civile, session extraordinaire de 2019-2020, Sénat, 29 juill. 2020, énonce que « *les préjudices doivent être appréciés sans qu'il soit tenu compte d'éventuelles prédispositions de la victime lorsque l'affection qui en est issue n'a été provoquée ou révélée que par le fait dommageable* ».

se serait manifestée d'elle-même et qui serait à l'origine causale de la survenance de l'accident de la circulation. Autrement dit, il s'agirait de reconnaître un droit à une réparation irréductible du dommage corporel à la victime conductrice à l'image de l'absence de sanction existante en droit pénal¹⁴¹⁵. L'opposition de l'état de faiblesse de la victime, chassant alors l'opposabilité de sa faute commise afin que soit rehaussée son indemnisation, pourrait être basée sur le lien existant entre la prédisposition et sa connaissance par la victime. À cet égard, deux situations distinctes sont à analyser.

La première consiste en la manifestation d'une prédisposition seulement latente. Dans ce cas de figure, la victime n'a pas connaissance de la pathologie dont elle souffre. Aussi, dans l'hypothèse où cet état antérieur asymptomatique concourt à la survenance de l'atteinte à l'intégrité physique de la victime sans qu'un fait générateur ou que toute autre circonstance l'ait révélé ou provoqué, il demeure injuste de ne pas prendre en compte ce facteur interne, cette donnée objective. Cela permettrait nécessairement de rehausser l'indemnisation limitée ou exclue en raison de sa faute par ailleurs commise.

La seconde situation est plus délicate. Elle consiste *a contrario* dans la manifestation d'une prédisposition patente. La pathologie est connue de la victime ou à tout le moins identifiée avant même que l'accident de la circulation ne survienne. Dans cette hypothèse, il serait question de considérer la pathologie susceptible d'entraîner des difficultés à la conduite et non celle qui entraîne une inaptitude totale à la conduite. Ceci se justifie du fait que cette dernière correspond nécessairement à un état antérieur constitutif d'un comportement fautif de la part du conducteur victime qui ne saurait alors amoindrir sa sanction indemnitaire. Mais la première pathologie n'est pas nécessairement constitutive d'un comportement fautif. Pour exemple, une pratique addictive relative à la consommation d'alcool serait évidemment exclue de l'analyse. Celles qui seraient susceptibles d'influer le *quantum* du montant de l'indemnisation de l'atteinte corporelle correspondraient aux pathologies psychiatriques ou métaboliques ainsi que les troubles psychologiques et neurologiques. Il appartiendrait alors aux juges du fond d'apprécier souverainement la détermination de leur existence, de leur rôle causal dans la réalisation du dommage corporel imputable à l'accident de la circulation ainsi que leur incidence sur le droit à indemnisation de la victime conductrice fautive.

En définitive, dans un souci d'équité, la victime conductrice fautive ne devrait pas être automatiquement dépourvue d'un droit spécial à la réparation de son dommage corporel. Dans

¹⁴¹⁵ En droit pénal, la contrainte physique interne a un effet exonérateur. Est caractéristique l'arrêt qui sauve une personne poursuivie pour homicide involontaire alors que, conduisant un véhicule automobile elle en perd le contrôle du fait d'un malaise brutal et imprévisible : Cass. crim., 15 nov. 2005, n° 14-87.813 : *Bull. crim.*, n° 295, RSC 2006, p. 61, obs. MAYAUD Y. ; D. 2006, p. 1582, note DREYER E.

le calcul de l'indemnisation de l'atteinte à son intégrité, il devrait être tenu compte des pathologies latentes dont la manifestation est à l'origine de la réalisation de l'accident de la circulation d'une part, et celles seulement susceptibles d'entraîner des difficultés à la conduite non constitutives d'un comportement fautif d'autre part. Ainsi, le critère de l'état de santé de la victime conductrice ne serait plus totalement exclu du régime indemnitaire issu de l'article 4 de la loi Badinter. Toutefois, la santé physique du conducteur, non loin d'être exclue, est quant à elle obstacle à une juste indemnisation.

305. L'absence illégitime de considération de la faiblesse de la victime conductrice liée au degré d'altération de son état de santé physique. Il en va de même pour son invalidité corporelle. Si « *les infirmes qui se déplacent dans une chaise roulante mue par eux-mêmes ou circulant à l'allure du pas* »¹⁴¹⁶ sont assimilés à des piétons, la personne handicapée disposant d'une chaise roulante dotée d'un moteur lui permettant de circuler à une vitesse supérieure à celle du pas est-elle dès lors une conductrice ? Compte tenu du silence confondant de la loi de 1985, seraient incluses dans la catégorie des victimes conductrices les personnes en situation de handicap se déplaçant sur un fauteuil roulant électrique, c'est-à-dire pourvu de motorisation, et ce pour la simple et bonne raison que le fauteuil roulant électrique serait assimilable à un véhicule terrestre à moteur dès lors qu'il dépasse les 6km/h¹⁴¹⁷. Pour le moins contestable, une telle difficulté de qualification a récemment fait l'objet d'une QPC soumise à la Cour de cassation le 1^{er} octobre 2020¹⁴¹⁸.

306. Examen du grief sujet de la QPC. Le grief avancé par le requérant était tiré de l'incompétence négative du législateur, principe issu de l'article 34 de la Constitution, et défini comme le fait, pour l'autorité compétente, de n'avoir pas utilisé pleinement les pouvoirs que les textes lui ont attribué¹⁴¹⁹. C'est une technique de contrôle, un moyen contentieux, susceptible d'être invoqué pour la défense de l'ensemble des compétences du législateur prévues par la Constitution¹⁴²⁰. Un tel grief ne peut toutefois être invoqué que lorsque le fait pour le législateur d'être resté en deçà de sa compétence est de nature à affecter un droit

¹⁴¹⁶ Art. R. 412-34, II, 3° C. route.

¹⁴¹⁷ Selon une réponse ministérielle, un fauteuil roulant électrique, dès lors qu'il est capable de rouler à plus de 6 km/h, « *est assimilable à un véhicule terrestre à moteur* » au sens de l'article L.211-1 C. assur. : Rép. Min. n° 61624 : *JOAN*, 9 juin 2015, p. 4335.

¹⁴¹⁸ Cass. 2^e civ., 1^{er} oct. 2020, n° 20-14.551, *Inédit, QPC, RCA 2020*, comm. 206, BLOCH L.

¹⁴¹⁹ **SCMITTER G.**, « L'incompétence négative du législateur et des autorités administratives », *AJJC* 1989, p. 137.

¹⁴²⁰ **TRÉMEAU J.**, *La réserve de loi. Compétence législative et Constitution*, 1999, Economica, Droit public positif, 414 p., spéc. p. 266.

fondamental. S'il demeure évident que le législateur de 1985 a été quelque peu forcé d'épuiser sa compétence eu égard à la résistance du milieu assurantiel et de celui des patriciens du droit, reste à savoir si l'incompétence négative affecte un droit fondamental. En l'espèce, cette incompétence négative soulevée affecterait « *le principe d'égalité devant la loi consacré par l'article 6 de la DDHC, le principe de sauvegarde de dignité de la personne humaine tel qu'il résulte de l'article 1^{er} du préambule de la Constitution de 1946, la liberté d'aller et venir protégée par les articles 2 et 4 de la DDHC et les exigences constitutionnelles résultant des alinéas 10 et 11 du préambule de la Constitution de 1946 qui impliquent la mise en œuvre d'une politique de solidarité nationale en faveur des personnes handicapées* ». Seuls les deux premiers principes semblent ici affectés.

307. Premier principe : l'égalité. Au regard du principe d'égalité, l'infirmes blessé lors de l'accident corporel de la circulation conteste le fait d'être traité tel un conducteur et de se voir ainsi opposer sa faute limitant son droit à indemnisation. À première vue, l'incompétence négative du législateur de 1985 quant à l'omission du régime d'indemnisation de cet usager de la route est bel et bien la source directe d'une violation du principe d'égalité. La personne en situation de handicap peut être tantôt qualifiée de piéton, tantôt de conducteur selon la motorisation de ce moyen spécifique de locomotion. Il est pourtant critiquable de retenir qu'un fauteuil roulant électrique est un véhicule terrestre à moteur tel que défini par le Code des assurances et au sens de l'article 1^{er} de la loi Badinter du fait du seul argument technique selon lequel cet engin est « *muni d'un système de propulsion motorisée, d'une direction, d'un siège et d'un dispositif d'accélération et de freinage* » ayant vocation à circuler de manière autonome. En ce sens, l'analyse de la situation objective particulière dans laquelle se trouve cet infirmes aurait dû davantage se concentrer sur ce fait. Cela aurait évincé sans nul doute la qualification de conducteur au profit de celle de piéton. Il semble aberrant que les juges du fond aient soumis cette victime aux règles d'indemnisation de l'article 4 de la loi Badinter eu égard à la situation dissemblable dans laquelle elle se trouve vis-à-vis des conducteurs de voiture. Cette interprétation littérale de la loi Badinter par les juges du fond, et notamment de son article 1^{er}, est en totale contradiction avec son esprit de protection relatif à certains usagers de la route que sont les piétons, les passagers de véhicules, les enfants, les personnes âgées et celles en situation de handicap. Il paraît injuste d'intégrer cette personne dans la catégorie des conducteurs concourant principalement au risque de la circulation routière, au point de la considérer comme créatrice d'une énergie cinétique possiblement mortifère déployée par son moyen de locomotion. En l'espèce, cette victime aurait dû être traitée différemment et ainsi

bénéficiaire du régime de faveur issu de l'article 3 de la loi de 1985, eu égard au principe d'égalité.

308. Second principe : la dignité. L'incompétence négative du législateur affecterait indirectement le principe de dignité. En appliquant à cette victime le régime d'indemnisation défavorable des conducteurs victimes fautives de leur dommage corporel, la Cour de cassation ne lui offre par le biais d'une indemnisation réduite qu'une restauration limitée de la violation de son droit fondamental à l'intégrité corporelle. Indirectement, si la protection d'un tel droit concourt à celle de la dignité de la personne humaine, une restauration limitée participe d'une dignité partiellement protégée. Qui plus est, le rang supérieur d'un tel principe dans le schéma pyramidal des droits fondamentaux aurait dû amener les juges à faire preuve de clémence et ainsi lui appliquer à juste titre le régime d'indemnisation de l'article 3 de la loi de 1985, non celui issu de l'article 4.

La disposition en cause est trop imprécise. Au point qu'il ne paraît pas possible de déterminer avec précision les conditions dans lesquelles est mise en œuvre la règle s'imposant à l'infirme qui se déplace en chaise roulante. L'incompétence négative du législateur de 1985 demeure ainsi visiblement caractérisée, contrairement à ce qu'énonce la Cour de cassation.

En outre, il faut rappeler que le dispositif médical précité constitue un bien indissociable du corps de la personne au point d'en être son prolongement, et d'ainsi revêtir la qualification de bien de santé, voire de dignité.

Les deux conditions cumulatives demeurant *a priori* remplies, la déclaration d'inconstitutionnalité aurait pu au final être encourue en l'espèce.

309. Une jurisprudence fixée ? Le 6 mai 2021, la Cour de cassation a pour la première fois précisé le statut de la personne se déplaçant sur un fauteuil roulant électrique¹⁴²¹. Bienheureusement, cette juridiction refuse de qualifier ce moyen de déplacement de véhicule terrestre à moteur et préfère retenir la qualification de « *dispositif médical destiné au déplacement d'une personne en situation de handicap* ». Ainsi, la personne handicapée se déplaçant en fauteuil roulant sera donc toujours qualifiée de victime non-conductrice et ne se verra pas opposer sa faute de conduite, sauf faute inexcusable cause exclusive de l'accident.

¹⁴²¹ Cass. 2^e civ., 6 mai 2021, n° 20-14.551 : *Bull. civ. II* : « *il résulte des articles 1^{er}, 3 et 4 de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985, tels qu'interprétés à la lumière des objectifs assignés aux États par les articles 1, 3 et 4 de la Convention internationale relative aux droits des personnes handicapées adoptée le 13 décembre 2006, qu'un fauteuil roulant électrique, dispositif médical destiné au déplacement d'une personne en situation de handicap, n'est pas un véhicule terrestre à moteur au sens de la loi du 5 juillet 1985* ».

Encore que cette faute doive être commise par une personne dont le taux d'incapacité permanente ou d'invalidité doit être inférieur à 80%. Cela n'était pas le cas en l'espèce. Cette solution, en plus d'être particulièrement attendue, est à saluer. La Cour de cassation semble faire un pas de plus vers une indemnisation spécifique et systématique des victimes conductrices d'accidents corporels de la circulation, de sorte que l'on pourrait penser que les juges souhaitent une harmonisation du traitement des victimes d'atteintes à la personne. Plus encore, les juges font ici du critère de la vulnérabilité de la personne se déplaçant sur ce type de dispositif une condition de son droit à indemnisation irréductible. À moins que ce ne soit en réalité le fauteuil roulant, en tant que dispositif médical, qui, qualifié de « personne par destination », légitime leur décision ainsi que l'application de l'article 3 de la loi Badinter. Peut-être encore que ces deux points concourent finalement à leur appréciation globale. En vrai, et qu'importe, la Cour de cassation donne le pas pour une indemnisation plus juste et cohérente.

310. En définitive, les mêmes règles issues du régime d'indemnisation des dommages corporels de l'article 4 de la loi de 1985 sont appliquées à ces victimes conductrices vulnérables fautives sans distinction, alors qu'elles devraient légitimement bénéficier de règles d'indemnisation distinctes plus favorables, en raison de leur situation certaine de faiblesse. À cet égard, il pourrait certainement être avancé que l'absence de régime d'indemnisation distinct entre des conducteurs victimes d'un accident corporel placés dans des situations juridiques dissemblables porte atteinte au droit à l'égalité. L'établissement d'une inégalité justifiée de traitement entre les victimes conductrices permettrait d'abord de pallier cette absence de différenciation critiquable. Dans le même temps, cela permettrait de mettre sur un pied d'égalité les victimes conductrices vulnérables et les victimes non-conductrices considérées comme telles bénéficiant d'un traitement privilégié au sein de la loi Badinter.

311. Bilan de la première section : une discrimination injustifiée affichée par la loi. Toute rupture d'égalité ne constitue pas nécessairement une discrimination. Pour que celle-ci soit qualifiée comme telle, la discrimination que la loi semble instituer doit répondre à des critères spécialement visés par celle-ci. La différenciation subjective qu'établit la loi Badinter envers les victimes conductrices est source de discrimination, et ce malgré un avis jurisprudentiel contraire¹⁴²², dès lors que le critère de « situation objective particulière » sur

¹⁴²² À ce propos, v. l'exemple de juges du fond n'hésitant pas à affirmer clairement que la distinction instaurée par la loi n'est pas discriminatoire eu égard à la situation objective dans laquelle se trouveraient les conducteurs : CA, Paris 4 mars 2002, *JurisData* n° 2002-173717 : « la différence instaurée par les art. 3 et 4 de la loi du 5 juillet 1985 entre les fautes des conducteurs et celles des non-conducteurs se justifie pleinement par le fait que les

laquelle la loi repose est très discutable. Il a été démontré que certains facteurs externes, notamment des acteurs privés ou publics, ainsi que certains facteurs internes tels les éléments biologiques de l'état de la personne du conducteur, peuvent tout autant concourir, voire même être à l'origine, d'un défaut de maîtrise que le conducteur est censé exercer sur le risque associé à la circulation de son véhicule. Parmi de nombreux auteurs réfutant l'établissement du traitement distinct entre les victimes d'accidents de la route, Monsieur le Professeur Hubert Groutel, affirme clairement que « *le risque d'accident de la circulation est la résultante d'un ensemble de facteurs [et pas uniquement le fait de l'énergie cinétique du véhicule], et qu'il serait arbitraire d'en isoler un seul pour créer une inégalité entre les personnes exposées à ce risque. Les conducteurs, dès lors, n'ont pas à être traités différemment. Ils doivent bénéficier des mêmes droits que les autres et subir les mêmes restrictions dans leur droit à indemnisation* »¹⁴²³. Les victimes conductrices seraient alors tout simplement « sacrifiées ». Or, ce sacrifice ne peut en réalité se justifier au regard de la « situation objective particulière » dans laquelle ces victimes se trouveraient. L'application différenciée des dispositions de la loi Badinter à l'égard des différentes catégories de victimes n'est effectivement pas justifiée au regard des situations similaires dans lesquelles elles se trouvent en réalité. Le critère de la « situation objective particulière », très peu convaincant car illégitime, ne peut donc justifier à lui seul la différence de traitement volontairement instaurée par la loi de 1985.

D'ailleurs, si tel avait été le cas, la Cour de cassation n'aurait pas eu, *a posteriori*, à avancer l'idée selon laquelle l'intérêt général consubstantiel à la loi Badinter justifie, selon son appréciation, un traitement différentiel entre les victimes d'accidents corporels de la circulation et *ipso facto*, l'atteinte justifiée au principe d'égalité. En recherchant si l'intérêt général à la sécurité routière justifie cette atteinte au principe d'égalité, la Cour de cassation semble en réalité délégitimer elle-même sa propre décision. En effet, les conditions n'étant pas cumulatives, dès lors que la première condition est remplie, cela aurait dû suffire pour légitimer la différence de traitement. Bien qu'énoncé dans un domaine distinct de celui des transports, le juge constitutionnel exprime expressément un tel cheminement : « *si les dispositions législatives différenciées sont justifiées par des différences de situation, il n'y a donc pas lieu de rechercher si l'intérêt général justifie une atteinte au principe d'égalité* »¹⁴²⁴. Le

premiers constituent une catégorie de personnes ayant le contrôle, l'usage et la direction de leurs véhicules dont ils sont par conséquent responsables de la conduite, au contraire des seconds ; elle n'est donc pas discriminatoire ».

¹⁴²³ GROUTEL H., *Le droit à indemnisation des victimes d'accident de la circulation*, op.cit., spéc. p. 31.

¹⁴²⁴ Conseil d'État, *Rapport public 1996, Sur le principe d'égalité*, 1997, La Documentation française 1997, spéc. p. 43-44 ; Cons. const., n° 83-182 DC des 19 et 20 juill. 1983, *Loi sur la démocratisation du secteur public*, p. 49.

rattachement de l'appréciation objective de la situation différenciée à l'objet de la loi poursuivant un but d'intérêt général paraît donc au premier abord inutile. Sauf à considérer que la première condition ne tient pas, tel que démontré ci-dessus, et que l'infériorité du droit à indemnisation du dommage corporel de la victime conductrice fautive se légitime à l'aune de cette seconde condition. Comme l'affirme un auteur, si le droit ne tolère aucune atteinte des tiers à l'intégrité physique, « *dans un conflit d'intérêt privé, il n'y a aucune raison pour sacrifier l'intérêt de l'une des parties à l'autre* », sauf s'il est admis que le droit à l'intégrité physique trouve des limites dans l'intérêt de la défense sociale¹⁴²⁵. Ce qui apparaît être le cas du droit fondamental à l'intégrité physique ou du droit à la vie des victimes conductrices.

Section 2. La sévérité du sort des victimes conductrices motivée par l'exigence de l'intérêt général à la sécurité routière

312. L'infériorité d'un droit à indemnisation justifiée par le respect de la sécurité routière. L'automobile a pour objet principal de permettre à des personnes de se déplacer, et plus précisément de permettre de transporter ou d'être transportées. Cette acception soulève de nombreux questionnements relatifs à la libre circulation des personnes en France, voire en Europe. Il n'existe pas de référence expresse à la liberté de circulation dans la loi du 5 juillet 1985. Pourtant, la naissance d'un tel dispositif vise à encadrer en aval les effets de la création du risque de la circulation, et par conséquent ceux relatifs à l'exercice outrepassé de la liberté de circuler des usagers de la route. Un lien certain existe donc entre cette liberté et la loi Badinter, spécifiquement entre l'irrespect des règles issues du Code de la route encadrant la liberté de circuler et la sévérité du sort réservé au conducteur fautif victime de l'accident corporel de la circulation.

L'instauration à l'article 4 de la loi de 1985 d'une sanction civile à l'égard de ce dernier, constituée par une limitation ou une exclusion de l'indemnisation à laquelle il a droit sur ce fondement, aurait une vertu à première vue dissuasive. L'objectif inhérent à l'existence de cette sévérité serait de le responsabiliser, en l'incitant au respect des règles issues du Code de la route. Considérées comme des mesures restrictives à la liberté de circulation des usagers de la route, ces règles sont mises en place dans le but de protéger la sécurité routière. En ce sens, l'établissement du sort défavorable du conducteur fautif victime de l'accident poursuivrait donc un objectif de sécurité routière.

¹⁴²⁵ PERRET H., *art.cit.*, spéc. p. 598.

Il est au surplus affirmé que le poids de la sécurité routière lui serait en grande majorité déferé¹⁴²⁶, celui-ci étant considéré comme le « pilote » et donc comme le responsable de l'exercice de l'acte de conduite¹⁴²⁷. La loi de 1985 aurait ainsi volontairement instauré une sorte de régime d'indemnisation réprobateur à l'égard du conducteur fautif victime de l'accident corporel de la circulation dès lors que ce dernier a pris l'initiative de faire circuler son véhicule et ainsi le choix délibéré d'avoir pris le risque de circuler¹⁴²⁸. Cette vision est certainement répréhensible car il s'agit de « *faire supporter individuellement par chaque conducteur victime les conséquences d'un phénomène social [le risque d'accident de la circulation] sur lequel il n'a pas de prise* »¹⁴²⁹.

Dès lors qu'il serait l'usager principal de la route à l'origine de la création de l'insécurité routière envers autrui et envers soi-même, la volonté du législateur de 1985 est de lui appliquer la sanction prévue à l'article 4, caractérisée par l'opposabilité de sa faute constitutive de l'irrespect des règles du Code de la route encadrant la liberté de circulation. À travers l'opposabilité d'une telle faute à l'origine causale de son dommage et dans la mesure de son droit à indemnisation, le législateur souhaite donc le responsabiliser et l'inciter à ne plus adopter de conduite ou de comportement pouvant être à l'origine de l'insécurité routière. En définitive, la protection de la sécurité routière serait l'objectif d'intérêt général¹⁴³⁰, justifiant la sévérité du sort réservé aux victimes conductrices fautives. C'est d'ailleurs en ce sens que les conseillers de la Cour de cassation se sont prononcés au titre de différentes QPC dont ils ont pu être saisis.

313. L'exercice implicite d'un contrôle de constitutionnalité du contenu de la loi à son objet. La Cour de cassation a pu spécifiquement affirmer dans deux d'entre elles que l'article 4 de la loi du 5 juillet 1985 poursuit un but d'intérêt général, notamment de sécurité routière¹⁴³¹. Autrement dit, la divergence de traitement entre les victimes d'accident corporel de la circulation instaurée par la loi Badinter serait donc, telle qu'interprétée par la Cour de cassation, justifiée et proportionnée sous réserve de la sauvegarde de l'intérêt général de la

¹⁴²⁶ KLETZLEN A., *op. cit.*, spéc. p. 26.

¹⁴²⁷ GILBERT C., *art. cit.*, pp. 21-48.

¹⁴²⁸ En ce sens : GROUDEL H., « Le conducteur victime et la Constitution », *art. cit.*, repère 9.

¹⁴²⁹ *Ibid.*

¹⁴³⁰ CORNU G. (dir. Association Henri Capitant), *Vocabulaire juridique, op. cit.*, spéc. p. 559 : « *ce qui est pour le bien public, à l'avantage de tous* ».

¹⁴³¹ Cass. 2^e civ., 16 déc. 2010, n° 10-17.096 : *Bull. QPC*, n° 10 : « *la loi du 5 juillet 1985 a instauré un droit à indemnisation pour toutes les victimes d'accidents de la circulation et que, pour des motifs d'intérêt général, notamment de sécurité routière, seule la propre faute de la victime conductrice est de nature, sous le contrôle du juge, à limiter ou à exclure son droit à indemnisation (...)* » ; Cass. crim., 6 août 2014, n° 14-81.244, *Inédit* : « (...) la disposition en cause [l'article 4 de la loi du 5 juillet 1985], (...) ne heurte aucun des principes constitutionnels invoqués mais poursuit un but d'intérêt général, notamment de sécurité routière », *RCA* 2014, repère 9, GROUDEL H. ; *RCA* 2014, comm. 298, note GROUDEL H.

sécurité routière. Celle-ci serait donc par conséquent non contraire au droit à l'égalité, ni encore au principe constitutionnel de responsabilité dont les requérants arguaient le non-respect. Les magistrats de la Haute juridiction ont ainsi exercé implicitement un contrôle de constitutionnalité du contenu de la loi par rapport à son objet, notamment en s'immisçant dans la détermination de l'intérêt général par le législateur de 1985¹⁴³². Or, si l'intérêt général est une condition nécessaire pour qu'une limitation législative puisse satisfaire aux exigences du contrôle de constitutionnalité, la Cour de cassation n'avait pas en réalité à contrôler l'appréciation législative de l'intérêt général de la loi de 1985.

Aussi, la restriction du droit de circuler librement pour les usagers de la route s'impose au nom de l'intérêt général inhérent à la sécurité routière (§1). Dès lors, le législateur de 1985 s'est montré particulièrement sévère quant à l'irrespect de ce droit fondamental dont pourrait faire preuve le conducteur fautif victime de l'accident corporel de la circulation. À cet égard, la volonté de le responsabiliser à travers la considération de sa faute dans le cadre du *quantum* du montant de l'indemnisation de ses préjudices corporels reste néanmoins discutable (§2).

§ 1. Le respect du droit restreint de circuler des usagers de la route gouverné par l'intérêt général de sécurité routière

314. Démarche. L'existence du risque routier va de pair avec l'action de circuler des personnes qui se déplacent librement sur le territoire. Ainsi, demeure-t-il légitime que la liberté de circulation repose sur de nombreux fondements juridiques qui viennent préciser le cadre de cette protection. De plus, pour que soit assurée l'effectivité de la protection et plus précisément son exercice, la liberté de circuler demeure encadrée par des mesures légales et réglementaires s'imposant aux usagers de la route, mais surtout au conducteur. Ces règles permettent de lui assigner des limites dont la légitimité repose sur des impératifs impérieux, principalement de sécurité routière. Par contre-coup, ces règles auraient notamment pour effet de veiller à la sécurité routière des usagers de la route, en amoindrissant la probabilité de la réalisation du risque existant d'accident de la circulation et des dommages qui en résultent. Aussi, l'analyse préalable de la protection encadrée du droit de circuler librement (A) participera de la justification de la légitimité des limites assignées à la liberté de circulation, de sorte de contenir le risque d'accident, qui, lorsqu'il se réalise, est source d'insécurité routière (B).

¹⁴³² MATHIEU B., « Jurisprudence relative à la Question prioritaire de constitutionnalité. 12 juillet - 7 novembre 2014 », *JCP* 2014, 1233, p. 2175, spéc. p. 2178.

A. La protection encadrée du droit de circuler librement

315. Le cadre constitutionnel de la protection de la liberté d'aller et venir.

Initialement englobée dans la conception large de la liberté individuelle fondée sur l'article 66 de la Constitution, la liberté d'aller et venir empruntait la valeur constitutionnelle à ce principe fondamental reconnu par les lois de la République. Un tel fondement d'ordre constitutionnel lui a ainsi permis d'intégrer les droits fondamentaux protégés par le bloc de constitutionnalité, et d'être d'ailleurs considéré comme l'une des « figures emblématiques » des droits fondamentaux¹⁴³³. Cependant, ce n'est qu'à partir de 1979 que le statut de cette composante, jusqu'alors essentielle de la liberté individuelle, s'en est détachée et a été érigée au rang de principe à valeur constitutionnelle¹⁴³⁴. Plus encore, l'autonomisation de la liberté fondamentale d'aller et venir par rapport à la liberté individuelle n'est intervenue qu'à la fin des années 1990¹⁴³⁵. Consacrée dorénavant à un tout autre fondement que l'article 66 de la Constitution, lequel protège la liberté individuelle strictement rattachée à la notion de la sûreté d'un individu contre les détentions arbitraires, la liberté d'aller et venir est dès lors protégée et garantie de manière implicite par les articles 2 et 4 de la Déclaration de 1789.

316. Le cadre conventionnel de la protection du droit de circuler librement.

Cette liberté individuelle à part entière bénéficie en outre de la protection de certaines sources internationales, de sorte de lui offrir une garantie concrète. Bien que celle-ci ne possède pas une densité normative suffisante pour générer le droit de circuler librement, immédiatement invocable par les individus, l'article 12 §1 du Pacte des Nations-unies relatif aux droits civils et politiques de 1966 consacre par exemple pour quiconque, se trouvant légalement sur le territoire d'un État, le droit d'y circuler librement. En revanche, certains textes européens ont un effet direct, permettant à l'individu d'invoquer directement devant le juge national l'entrave illégitime à cette liberté individuelle. À ce titre, cette action pourrait être fondée, soit sur l'article 2 du Protocole additionnel n°4 du 16 septembre 1963 de la *Conv. EDH*, qui reconnaît la liberté de circuler librement dans le sens de la liberté de mouvement notamment¹⁴³⁶, soit sur l'article 5 de la *Conv. EDH*, la consacrant également.

¹⁴³³ XAVIER PH., « La liberté d'aller et venir », in CABRILLAC R. (dir.), *Libertés et droits fondamentaux 2021*, 27^e éd., 2021, Dalloz, Spécial CRFPA, pp. 411-448, spéc. p. 411.

¹⁴³⁴ Cons. const., 12 juill. 1979, n° 79-107 DC, *Ponts à péage*.

¹⁴³⁵ Cons. const., 16 juin 1999, n° 99-411 DC. Autonomisation réaffirmée par : Cons. const., 2 mars 2004, n° 2004- 492 DC, *Loi portant adaptation de la justice aux évolutions de la criminalité*, considérant 4.

¹⁴³⁶ Il est à souligner que certains États tels que la Suisse ou la Grèce n'ont pas ratifié ce protocole.

Quant aux sources de l'Union européenne, le Traité de Rome du 25 mars 1957 avait originellement reconnu, parmi les grandes libertés, la libre circulation des personnes¹⁴³⁷. Les modifications relatives à ce texte ont permis par la suite d'affirmer un droit pour tout citoyen de l'Union de circuler librement dans les États qui en sont membres¹⁴³⁸. Depuis la Convention de Schengen en 1990¹⁴³⁹, le dernier texte en date qui consacre ce droit de circuler librement est l'article 45 de la Charte des droits fondamentaux, cette dernière étant modifiée en 2007 et au titre de laquelle le traité de Lisbonne donne sa valeur juridique.

317. Les contours de l'exercice de la liberté de circulation. Le droit de circuler librement est le noyau dur de la liberté d'aller et venir, considérée comme une liberté première et primordiale, fondamentale de la personne humaine¹⁴⁴⁰. Elle lui serait en effet inhérente : « *se mouvoir, stationner font partir intégrante de ses fonctions vitales* »¹⁴⁴¹. Juridiquement, la détermination du contenu de la liberté d'aller et de venir est complexe. Cette liberté se confond « avec la liberté proprement dite entendue en tout cas au sens physique en tant que celle-ci implique et inclut tous les droits de se mouvoir, circuler, bouger, rester, s'établir comme ne pas s'établir »¹⁴⁴². Le droit à la liberté de circulation incarnerait l'emblème le plus visible de la liberté d'aller et de venir¹⁴⁴³. Un tel droit, impliquant la liberté de se déplacer et de stationner, s'exerce principalement dans les espaces publics¹⁴⁴⁴, et plus précisément sur les voies ouvertes à la circulation publique¹⁴⁴⁵. Ces dernières représentent le lieu par excellence où la personne détentrice de la « liberté de mouvement », autrement nommée la « liberté locomotrice », a délibérément pris le risque de circuler librement et partant le risque existant d'accident de la circulation¹⁴⁴⁶. La personne peut circuler librement d'un espace public à un autre. Ces espaces sont en effet organisés selon une logique hiérarchique de distribution des compétences

¹⁴³⁷ Art. 39 (ex-article 48) du Traité instituant la CEE puis la Communauté européenne.

¹⁴³⁸ Ce même texte, instituant par la suite la Communauté européenne a été consolidé par les traités de Maastricht du 7 févr. 1992, puis d'Amsterdam du 2 oct. 1997, et enfin de Nice en 2002. Article 18 (ex-Article 8-A).

¹⁴³⁹ Depuis la Convention de Schengen du 19 juin 1990 complétant les accords de Schengen du 14 juin 1985, la liberté de circulation s'est progressivement élargie au sein de l'Union européenne.

¹⁴⁴⁰ ANDRIANTSIMBAZOVINA J., GAUDIN H., MARGUÉNAUD J.-P., RIALS S., SUDRE F. (dir.), *Dictionnaire des Droits de l'Homme*, 2008, PUF, Quadrige, 1074 p., spéc. p. 623.

¹⁴⁴¹ XAVIER PH., « La liberté d'aller et venir », *art.cit.*, spéc. p. 412, n° 504.

¹⁴⁴² ANDRIANTSIMBAZOVINA J., GAUDIN H., MARGUÉNAUD J.-P., RIALS S., SUDRE F. (dir.), *op.cit.*, spéc. p. 623.

¹⁴⁴³ En ce sens : XAVIER PH., « La liberté d'aller et venir », *art.cit.*, spéc. p. 412, n° 504.

¹⁴⁴⁴ Ce qui n'exclut pas pour autant l'exercice à titre exceptionnel de cette liberté dans un espace privé.

¹⁴⁴⁵ BON P., « Chapitre 1 (folio n° 2255) – Police municipale : voies ouvertes ou non ouvertes à la circulation publique », Mai 1999 (actualisation : sept. 2018), n° 41.

¹⁴⁴⁶ La liberté de circulation peut également et à titre exceptionnel s'exercer sur des voies privées ouvertes à la circulation publique lorsque le propriétaire de la voie dispose d'un droit discrétionnaire d'annihilation à condition d'un impératif d'intérêt public.

administratives, de l'échelon local à international¹⁴⁴⁷. La liberté de circulation de la personne s'exerce ainsi dans plusieurs espaces administrés distincts : au niveau local, sur les voiries communales et chemins ruraux par exemple ; au niveau régional ou départemental, sur les routes départementales ; à l'échelle nationale, sur autoroutes ; enfin, à l'échelle internationale, au sein de l'espace Schengen¹⁴⁴⁸ ou encore au sein des pays signataires de conventions routières internationales telles que la Convention de Genève¹⁴⁴⁹. Si les usagers de la route peuvent librement circuler en traversant ces frontières administratives, ils n'en demeurent pas moins soumis à l'application différenciée des dispositions légales et réglementaires de circulation, établies dans chaque espace où s'exerce la liberté de circuler et au sein desquels celle-ci participe de l'existence du risque anormal de circulation.

318. L'encadrement légal de l'exercice de l'action de circuler des usagers de la route. La liberté de circulation peut certainement être restreinte en tant qu'elle est le support de l'activité de circuler et qu'il importe de réglementer. S'il ne fait aucun doute que la circulation des personnes est totalement libre, l'exercice de l'action de circuler des usagers de la route est cependant enjointe d'une multitude de mesures restrictives. Celles-ci sont principalement formulées au sein d'un *corpus* juridique regroupant tous les textes législatifs et réglementaires encadrant le trafic automobile sur la voie publique. Le Code de la route prévoit en effet de nombreuses règles de circulation s'appliquant de la même manière à tous les usagers de la route soumis au risque de l'activité de circuler. Au surplus de cette codification de règles explicites, la particularité du droit des transports, notamment routier, emporte pour effet que certaines règles de circulation s'imposent implicitement aux personnes en déplacement. Tel est le cas de celles matérialisées par l'architecture ou par l'aménagement des espaces de circulation. Il en est ainsi par exemple de la présence de la signalisation, d'un marquage au sol, d'une barrière, *etc.* Cette présence matérielle au sein de ces espaces « *a pour fonction et effet de rappeler aux personnes qui se déplacent que leurs conduites sont précisément soumises à réglementation, dont il est attendu qu'elle soit connue en théorie et appliquée en pratique* »¹⁴⁵⁰. L'objectif de l'ensemble de ces règles implicites, mais surtout de celles explicitement codifiées est d'encadrer l'exercice du droit de circuler librement pour les usagers de la route. Il faut d'ailleurs préciser qu'au surplus de ces règles, certaines normes sociales comportementales, non écrites ni

¹⁴⁴⁷ LANNON P., « La liberté de circuler. Tout est dans le titre », *RTS* 2017, n° 33, pp. 49-65.

¹⁴⁴⁸ Cet espace désigne un espace de libre circulation des personnes.

¹⁴⁴⁹ Convention dite C.M.R de 1958 relative au contrat de transport international de marchandise par route.

¹⁴⁵⁰ LANNON P., *art.cit.*, pp. 49-65.

officielles, telles que la courtoisie ou le civisme, participent également de cet encadrement et de son respect¹⁴⁵¹.

319. L'établissement de dispositions légales et réglementaires imposées aux usagers non-conducteurs de la route au sein de l'espace de circulation. De prime abord, les restrictions à la liberté de circuler des usagers non-conducteurs, tels que les cyclistes et les piétons sont en réalité minimales. À titre d'illustrations, la circulation des piétons est globalement libre, sauf sur les autoroutes¹⁴⁵². Il leur est également enjoint de circuler sur des emplacements qui leur sont réservés, tels que trottoirs ou accotements¹⁴⁵³, ou en cas d'inemploi, d'emprunter prudemment d'autres parties de la chaussée utilisées pour la circulation des véhicules¹⁴⁵⁴. Les règles de circulation pour les cyclistes sont similaires. Il leur est par exemple enjoint en ville d'emprunter les pistes ou bandes cyclables qui leur sont dédiées, et de circuler du côté droit lorsqu'ils sont face à la route ou encore, s'ils circulent en groupe hors agglomération, de rouler à deux de front ou en file indienne.

Des règles similaires s'imposent d'ailleurs aux utilisateurs de nouveaux véhicules électriques individuels, tels que les trottinettes électriques, les gyropodes, les gyroroues ou encore les skates électriques. Récemment inclus au sein des dispositions du Code de la route, ces nouveaux véhicules motorisés sont obligatoirement soumis à une réglementation spécifique de circulation et de stationnement¹⁴⁵⁵. Ces usagers conducteurs sont dorénavant soumis à des règles particulières encadrant l'exercice de l'action de circuler. À titre d'illustrations, il leur est enjoint de respecter la limitation de vitesse de 25km/h maximum ; de circuler sur les pistes et bandes cyclables en agglomération lorsqu'il y en a, ou à défaut de circuler sur les routes dont la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 50 km/h ; de porter un casque et un vêtement rétro-réfléchissant hors agglomération ; ou encore de stationner sur un trottoir, seulement si l'engin ne gêne pas la circulation des piétons. L'ensemble de ces usagers

¹⁴⁵¹ V. en plus : CESTAC J., CARNIS L., ASSAILLY J.-P., EYSSARTIER CH., GARCIA C., *Enquête sur le rapport à la règle chez les automobilistes*, Rapport final, déc. 2018, 77 p. : <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/sites/default/files/2020-11/Rapport%20à%20la%20règle%20chez%20les%20automobilistes%20français%201fsttar.pdf>.

¹⁴⁵² Art. R. 43-2, 1° C. route.

¹⁴⁵³ Art. R. 217 C. route.

¹⁴⁵⁴ Art. R. 218 C. route.

¹⁴⁵⁵ Décret n° 2019-1082 du 23 oct. 2019 relatif à la réglementation des engins de déplacement personnel, modifiant la partie réglementaire du code de la route, JORF n° 0249 du 25 oct. 2019.

conducteurs, considérés pourtant comme les plus exposés au risque d'accident de la circulation, sont les véritables bénéficiaires de la liberté de circulation¹⁴⁵⁶.

320. L'établissement de dispositions légales et réglementaires imposées aux usagers conducteurs de la route dans l'espace de circulation. La liberté de circulation s'exerce différemment selon que le bénéficiaire est considéré comme créateur de risque. Les prescriptions relatives aux règles de conduite et de comportement visant les usagers qui utilisent un moyen technique de déplacement demeurent en effet maximales. Le plus grand nombre de règles issues du Code de la route permettent principalement d'intervenir sur la conduite ou le comportement que doit adopter le conducteur sur la voie publique. Tout conducteur de véhicule est enjoint de respecter la réglementation relative aux conditions de circulation consignées par ce Code, telles que les règles sur la signalisation, celles des intersections de routes et de priorité de passage¹⁴⁵⁷, de placement sur la voie publique, des croisements et dépassements¹⁴⁵⁸, d'arrêt et de stationnement du véhicule¹⁴⁵⁹, ou encore du port de la ceinture ou du casque¹⁴⁶⁰.

Il est également enjoint aux usagers de la route, et particulièrement au conducteur, de respecter les mesures réglementaires de circulation prises par les autorités de police administratives compétentes, telles que celles prises par exemple par le maire¹⁴⁶¹, le président du Conseil départemental¹⁴⁶², le préfet de département¹⁴⁶³ ou encore le préfet de police¹⁴⁶⁴. Eu égard aux nécessités de la circulation, ces différentes autorités investies du pouvoir de circulation routière et du stationnement peuvent en effet prendre des mesures plus restrictives, plus contraignantes, voire dérogeantes aux règles générales s'imposant aux automobilistes. Qu'il s'agisse par exemple d'arrêtés de circulation¹⁴⁶⁵ relatifs à la réglementation du

¹⁴⁵⁶ Il est à noter que d'autres usagers, tels qu'un marchand ambulant par exemple, revendiqueront davantage la liberté du commerce et de l'industrie plutôt que la liberté de circulation ; un syndicat revendiquera le droit de manifester sur la voie publique et non celui de la liberté de circulation.

¹⁴⁵⁷ Art. R. 23 à R. 28-1 C. route.

¹⁴⁵⁸ Art. R. 12 à R. 22 C. route.

¹⁴⁵⁹ Art. R. 36 à R. 39 C. route.

¹⁴⁶⁰ Art. 53-1 C. route.

¹⁴⁶¹ Au titre des articles L. 411-1 à 411-8 et L. 2213-1 C. route, le maire exerce cette police « *sur les routes nationales, les routes départementales et les voies de communication à l'intérieur des agglomérations, sous réserve des pouvoirs dévolus au représentant de l'État dans le département sur les routes à grande circulation* ».

¹⁴⁶² Au titre des art. L. 411-3 C. route et L. 3221-4 CGCT, le président du conseil départemental est investi du pouvoir de circulation sur les routes départementales, à l'exception des routes classées grande circulation.

¹⁴⁶³ Conformément à l'art. L. 2213-1 CGCT, le préfet de département dispose d'un pouvoir de police concernant la circulation sur les autoroutes ainsi que sur les routes nationales hors agglomération.

¹⁴⁶⁴ À la lecture combinée des art. L. 411-2 C. route et L. 2512-14 CGCT, la préfecture de police est compétente en matière de police de la circulation et du stationnement à Paris.

¹⁴⁶⁵ Conformément à l'article R. 25 al. 2 C. route, les arrêtés intéressant la police de la circulation sont pris après avis du préfet.

stationnement, de la limitation de vitesse ou d'accès à une voie de circulation réservé à certaines catégories de véhicule.

321. En définitive, l'existence de l'ensemble de ces prescriptions, interdictions et recommandations imposées aux usagers de la route sont destinées à encadrer l'exercice de la liberté de circulation et donc l'existence du risque d'accident de la circulation. Comme l'affirme un auteur, l'existence d'une réglementation de police destinée à limiter cette liberté est nécessaire pour mieux l'assurer¹⁴⁶⁶. En outre, si l'obligation de respecter ces mesures restrictives assignées à la liberté de circulation, prérogative souveraine de la personne, s'impose à tous les usagers de la route¹⁴⁶⁷, celles-ci obligent plus particulièrement l'automobiliste qui, selon l'opinion préconçue à son égard, est la principale personne sur laquelle pèse injustement l'existence du risque de circulation. La réglementation qui lui est applicable sert certainement à délimiter sa conduite, son comportement, lequel, lorsqu'il est déviant, est *a priori* la principale cause du risque réalisé d'accident de la circulation et par conséquent à l'origine d'insécurité routière. *In fine*, il demeure évident que l'un des objectifs principaux de la restriction à la liberté de circulation est de maintenir un niveau de sécurité maximal sur les routes, motivé par la protection effective du droit à l'intégrité corporelle ou du droit à la vie de l'utilisateur de la route¹⁴⁶⁸. Reste dès lors à déterminer la légitimité de l'encadrement du risque inhérent à la circulation auquel les usagers de la route s'exposent.

B. La légitimité des limites assignées à la liberté de circulation

322. La délimitation légitime du champ d'action de la liberté de circulation. Les limites à la liberté de circulation sont motivées par deux impératifs, à savoir la nécessité de sauvegarder le respect de l'ordre public d'une part, notamment les intérêts étatiques, et la préservation des droits et libertés d'autrui d'autre part¹⁴⁶⁹. Le premier comprend dans son sens traditionnel « *la tranquillité, la sécurité et la salubrité publiques. Sa sauvegarde se traduit par*

¹⁴⁶⁶ **BON P.**, « Chapitre 1 (folio n° 2255) – Police municipale : voies ouvertes ou non ouvertes à la circulation publique », *art.cit.* n° 41.

¹⁴⁶⁷ En ce sens : **AKANDJI-KOMBÉ J.-F.**, « La libre circulation des personnes : perspectives actuelles », in **LECLERC S.**, (éd.), *La libre circulation des personnes dans l'Union Européenne*, 2010, Bruylant, Rencontres européennes, pp. 7-14.

¹⁴⁶⁸ V. en ce sens sur le rapport vertical d'opposabilité entre un intérêt général, défendu par l'État et le droit visé pour la protection des droits d'autrui : **DUCOULOMBIER P.**, *op.cit.*, spéc. p. 41, n° 65.

¹⁴⁶⁹ En ce sens : **SAINT-JAMES V.**, *La conciliation des droits de l'homme et des libertés en droit public français*, 1995, PUF, Publications de la Faculté de droit et des sciences économiques de l'Université de Limoges, 511 p., spéc. pp. 62-63 ; **XAVIER PH.**, « La liberté d'aller et venir », in **CABRILLAC R.** (dir.), *Libertés et droits fondamentaux 2021*, 27^e éd., 2021, Dalloz, Spécial CRFPA, pp. 411-448, spéc. p. 411.

la réglementation de police »¹⁴⁷⁰. Eu égard à la liberté de circuler librement, ce sont surtout les impératifs de sécurité qui sont le plus souvent mis en avant. Le cas de la police de la circulation automobile est à cet égard flagrant. Quant au second, celui-ci limite le caractère absolu de la liberté de circulation *via* des restrictions parmi lesquelles prédominent par exemple le respect du principe d'égalité, le droit au respect du corps et celui de la vie, ou encore une autre expression de la liberté d'aller et venir telle que la liberté de manifestation. À titre d'illustration, la liberté de circuler des personnes organisant une manifestation automobile ou motocycliste va être limitée dans ses conditions d'exercice afin que soit trouvé un équilibre entre la liberté d'organiser une telle manifestation et la sécurité des autres usagers¹⁴⁷¹.

Dotés d'une valeur similaire à la liberté de circuler, ces deux impératifs constituent les bornes de son champ d'action. Ces deux limites sont dépendantes l'une de l'autre : protéger les droits d'autrui et de soi-même, c'est veiller indirectement à la protection de l'intérêt général, et inversement. Selon Monsieur le Professeur Jean-François Renucci, il n'y aurait d'ailleurs pas lieu de préciser que l'intérêt général justifie la restriction du droit à la liberté de circulation dès lors que les intérêts, tels que ceux relatifs à la protection des droits de l'intégrité physique ou de la vie, peuvent être qualifiés de généraux et ainsi justifier l'ingérence de l'État¹⁴⁷². Néanmoins, il semble nécessaire pour les besoins de l'étude d'identifier que la protection du droit de circuler librement est à bon droit limitée au regard de l'impératif de sécurité routière des usagers de la route.

323. La sécurité routière : une finalité d'intérêt général. Selon un auteur, « *l'exigence de sécurité est un corollaire de l'existence du risque anormal* »¹⁴⁷³. La seule présence de ce risque – l'accident de la circulation – est assortie de la volonté d'assurer la sécurité routière des individus potentiellement amenés à le subir. Toutes les mesures relatives à la réglementation de la circulation des usagers de la route se conçoivent alors certainement pour des raisons de prévention du risque lié aux accidents de la circulation et de protection de la sécurité routière. D'ordre public, cette dernière lutte « *contre les comportements dangereux sur la route, met en place la politique de sécurité routière et apporte son concours à l'action*

¹⁴⁷⁰ XAVIER PH., « La liberté d'aller et venir », *art.cit.*, spéc. p. 440, n° 529.

¹⁴⁷¹ CE 7 mai 2008, *Association Collectif pour la Défense des Loisirs Verts*, req. n° 298836, *Lebon t.* 738.

¹⁴⁷² RENUCCI J.-F., *Droit européen des droits de l'homme. Droits et libertés fondamentaux garantis par la CEDH, op.cit.*, spéc. n° 268 : « *plus surprenante est la deuxième règle [article 2 §4 du protocole 4 de la Conv. EDH.] (...). La précision semble inutile puisque nous sommes toujours dans le cadre d'un intérêt qui peut être qualifié de général et qui, dès lors, peut justifier une ingérence de l'État* ».

¹⁴⁷³ MÉNARD B., *L'anormalité en droit de la responsabilité civile*, Thèse Lyon 3, 643 p., spéc. p. 270, n° 240.

interministérielle dans ce domaine »¹⁴⁷⁴. Cette exigence se définit notamment comme « *comme un problème d'ordre public qui appelle un ensemble d'actions visant à prévenir la perte de maîtrise, à encadrer les conducteurs par l'établissement de normes permettant d'intervenir sur leur comportement* »¹⁴⁷⁵.

La sécurité des usagers sur la voie publique est en effet un objectif conçu comme une préoccupation première de l'État, à tel point que « *le risque, qui était regardé comme normal ou inhérent à l'activité de transport, est devenu inacceptable. La sécurité s'est transformée en une obligation de résultat, presque une obsession : tout doit être mis en œuvre pour éviter que des vies soient brisées, des familles endeuillées, des régions meurtries* »¹⁴⁷⁶. À travers sa double fonction, normative et coercitive, c'est à l'État que revient la tâche de tracer les frontières des libertés de chacun afin que leur exercice n'empiète pas sur celui des autres, et d'assurer, notamment par l'intervention du juge, le respect de ces frontières¹⁴⁷⁷. L'État est ainsi tenu par une obligation positive. Il s'agit notamment de celle déduite du droit à la vie proclamé par l'article 2 de la *Conv. EDH.*, et de veiller à assurer de manière quasi-absolue la sécurité des individus, notamment des usagers de la route, à travers le pouvoir dont disposent les autorités compétentes en matière de police de la circulation¹⁴⁷⁸. Cette sécurité étant entendue comme « *une absence de risques autres que ceux que chacun entend personnellement courir* »¹⁴⁷⁹. Ainsi, force est de constater que l'exigence de sécurité impose *ipso facto* la restriction du droit de circuler librement et constitue en soi un but légitime de l'ingérence étatique.

Selon l'article 2 §4 du protocole 4 de la *Conv. EDH.*, la liberté de circulation peut effectivement « *faire l'objet de restrictions qui, prévues par la loi, sont justifiées par l'intérêt public dans une société démocratique* ». Dès lors que la sécurité est perçue telle une finalité d'intérêt général dans le domaine des transports, cela légitime logiquement la restriction de certains droits et libertés fondamentaux, tels que la liberté de circulation¹⁴⁸⁰. En prenant les dispositions nécessaires permettant de prévenir et de protéger le risque existant d'accident de

¹⁴⁷⁴ <https://www.securite-routiere.gouv.fr/mieux-nous-connaître>.

¹⁴⁷⁵ GILBERT C., *art.cit.*, p. 21.

¹⁴⁷⁶ LE BOT O., « Que reste-t-il de la liberté face à la sécurité ? », in SIGUOIRT L., PAULIN Ch. (dir.), *Transport et sécurité*, 2019, Collectif, LexisNexis, pp. 135-150, spéc. p. 136.

¹⁴⁷⁷ RIVERO J., « La protection des droits de l'homme dans les rapports entre personnes privées », in René CASSIN, *Amicorum discipulorumque Liber, t. III, La protection des droits de l'homme dans les rapports entre personnes privées*, 1971, éd., A. Pedone, pp. 311-322, spéc. p. 316.

¹⁴⁷⁸ À titre d'illustration, conformément à l'art. L. 2212-2 CGCT, le maire doit « *assurer le bon ordre, la sûreté, la sécurité et la salubrité publiques* » dans sa commune, et notamment veiller à « *la sûreté et la commodité du passage dans les rues, quais, places et voies publiques* ». En ce sens : DUPRÉ DE BOULOIS X., « Existe-t-il un droit fondamental à la sécurité ? », *art.cit.*, chr. 13.

¹⁴⁷⁹ GIRARD B., *op.cit.*, p. 188, n° 175.

¹⁴⁸⁰ LE BOT O., *art.cit.*, spéc. p. 137.

la circulation, l'État semble pleinement satisfaire à son obligation positive de protection de la sécurité des usagers de la route.

Toujours est-il que toute restriction d'un droit fondamental n'est admise que lorsque celle-ci est strictement proportionnelle au but qu'elle poursuit. Reste donc à vérifier le bien-fondé des mesures restrictives encadrant la liberté de circulation au regard de l'objectif de sécurité routière.

324. Le contrôle des restrictions à la liberté de circulation. Les juges européens admettent certaines restrictions aux droits fondamentaux à condition que celles-ci répondent aux trois règles classiques d'admissibilité. La Cour européenne des droits de l'homme affirme que la restriction doit être prévue par la loi, doit poursuivre un but légitime, et être nécessaire dans une société démocratique. Quant au Conseil constitutionnel, il exige cette même condition de légalité de la mesure, que celle-ci poursuive un but d'intérêt général et qu'elle soit proportionnée au but poursuivi.

Afin de vérifier la licéité de la restriction d'un droit fondamental, les juges internes ont également tendance à appliquer ces conditions convergentes d'admissibilité. Ils opèrent ainsi un contrôle de proportionnalité, tant entre les droits fondamentaux entre eux, qu'avec les exigences relatives à l'intérêt général qui souvent imposent leurs restrictions. Il est affirmé qu'« *en tant que standard particulier, la proportionnalité apparaît liée à la notion subjective et incertaine d'équilibre par le juste rapport qu'elle permettrait de réaliser* »¹⁴⁸¹. Plus simplement, celle-ci se définirait comme une technique juridictionnelle de conciliation entre l'exercice des droits et libertés garantis et la poursuite d'un but d'intérêt général¹⁴⁸². Il appartient dès lors aux juges de rechercher sans cesse ce juste équilibre. Les juges, tant judiciaire qu'administratif, tous deux garants et protecteurs des libertés et droits fondamentaux conventionnellement et constitutionnellement garantis, sont ainsi tenus de vérifier la licéité des limitations portées à la liberté de circulation notamment imposées par les nécessités de l'intérêt général relatif à la sécurité routière. Pour ce faire, une conciliation doit nécessairement s'opérer entre cette liberté restreinte et l'intérêt général visé au titre du contrôle de proportionnalité, qui n'est pas imposé par les textes internes, ni déduits par eux¹⁴⁸³.

¹⁴⁸¹ **BALLOT É.**, *op.cit.*, spéc. p. 384.

¹⁴⁸² **XYNOPOULOS G.**, *Le contrôle de proportionnalité dans le contentieux de la constitutionnalité et de la légalité : Espagne, Allemagne, Angleterre*, 1995, LGDJ, Bibliothèque de droit public, t. 179, 468 p., spéc. p. 1251.

¹⁴⁸³ En droit interne, le principe selon lequel les droits et libertés doivent être conciliés est sous-jacent tant dans la Déclaration des droits de l'Homme que dans le Préambule de la Constitution de 1946. En affirmant à l'article 4 de la DDHC que « *la liberté consiste à pouvoir faire tout ce qui ne nuit pas à autrui ainsi, l'exercice des droits naturels de chaque Homme n'a de bornes que celles qui assurent aux autres membres de la société la jouissance*

Plus précisément, doit être analysée la triple exigence contenue dans la condition de proportionnalité, autrement nommée comme la « nécessité dans une société démocratique ». Doit tout d'abord être vérifié l'examen de l'adéquation de la mesure au but poursuivi, puis sa nécessité parmi d'autres mesures éventuelles, afin d'atteindre un tel objectif, et enfin la proportionnalité au sens strict, autrement dit, le rapport de proportion entre l'atteinte aux droits fondamentaux générée et le résultat escompté à l'aune de l'objectif visé¹⁴⁸⁴. En l'espèce, cette triple exigence demeure *a priori* remplie.

325. Des restrictions légitimes à la liberté fondamentale de circulation. La circulation des VTM connaît inévitablement certaines restrictions dès lors que la liberté de circulation est le support d'une activité à risque qu'il importe de réglementer. La liberté de circulation des conducteurs est « *l'exemple type d'un droit fondamental dont la mise en œuvre non réglementée aboutit à sa propre destruction, c'est-à-dire à l'impossibilité pour tous les véhicules de circuler* »¹⁴⁸⁵. L'existence avérée du risque de la circulation automobile justifie qu'un certain nombre de restrictions aux droits des usagers de la voie publique soit donc établi¹⁴⁸⁶, surtout à l'égard de la conduite ou du comportement que le conducteur doit adopter. Le respect de ces mesures assure nécessairement à chacun la jouissance paisible de la liberté de circuler ainsi que le maintien d'un niveau maximal de sécurité sur les routes. En l'absence de ces mesures restrictives à la liberté de circulation, le risque routier ne serait donc pas encadré. Cela impliquerait alors nécessairement une insécurité totale des usagers sur la voie publique. La poursuite de l'objectif de sécurité routière justifie ainsi indéniablement l'application des mesures restrictives à cette liberté. À cet égard, ces mesures sont alors considérées comme adéquates, dès lors qu'elles permettent de réaliser l'objectif qu'elles visent, à savoir la protection de sécurité routière.

De plus, certaines mesures distinctes, prises par le gouvernement, participent autant au maintien de la sécurité routière, telles que celles relatives à l'éducation et à la sensibilisation du risque routier, qu'à l'animation de la politique de sécurité routière. Ces mesures n'en restent pas moins des mesures préventives, dont l'objectif est tant d'informer que de communiquer à l'égard des risques liés à l'action de circuler encourus par les usagers. Il demeure indispensable,

de ces mêmes droits », le principe de conciliation est sous-entendu dès lors que l'article énonce les limites qui ne doivent pas être dépassés dans l'exercice des droits et libertés.

¹⁴⁸⁴ **Gervier P.**, *La limitation des droits fondamentaux constitutionnels par l'ordre public*, 2014, LDGJ, Bibliothèque constitutionnelle et de science politique, t. 143, 517 p., spéc. p. 181, n° 593.

¹⁴⁸⁵ **Bon P.**, « Chapitre 1 (folio n° 2255) – Police municipale : voies ouvertes ou non ouvertes à la circulation publique », *art.cit.*, n° 41.

¹⁴⁸⁶ En ce sens : CE, Ass., 23 mars 1973, n° 80599, *Association Les droits du piéton*, Rec., p. 245.

afin de parvenir à cet objectif d'intérêt général de sécurité routière, d'adjoindre à ce dispositif préventif des mesures restrictives à la liberté de circuler, éventuellement de nature répressive, de sorte d'encadrer le risque d'accident de la circulation. En effet, dès lors que l'insécurité routière résulte *a priori* et en grande partie d'un ensemble de mauvais comportements imputables au conducteur¹⁴⁸⁷, il demeure nécessaire d'encadrer cet éventuel comportement déviant et d'imposer des règles limitant la liberté de circuler afin de responsabiliser.

À cet égard, le fait d'ériger certaines conduites ou écarts de conduite en infractions ou en entraves à la circulation est une mesure nécessaire dès lors qu'aucune autre mesure ne semble parvenir au même résultat en portant une atteinte moindre à la liberté de circulation. L'objectif étant en effet d'assurer la dissuasion par la sanction¹⁴⁸⁸. En outre, le contrôle de proportionnalité « *se mue parfois en véritable bilan coûts-avantages* »¹⁴⁸⁹. Afin que soient avalisées les mesures motivées par la réduction des conséquences des accidents de la circulation, il doit être vérifié que celles-ci soient « *plus avantageuses que nuisibles* »¹⁴⁹⁰ aux usagers de la route et ainsi ne pas être jugées excessives¹⁴⁹¹. Au fil des années, les mesures restrictives à la liberté de circulation n'ont fait que s'endurcir afin de lutter contre l'insécurité routière. Statistiquement, leur mise en place accrue démontre un certain recul de cette insécurité¹⁴⁹². Ainsi, dès lors qu'il est constaté que ces règles améliorent globalement la sécurité de tous les usagers, la mise en œuvre de la majorité des mesures de police, et plus

¹⁴⁸⁷ GILBERT C., *art.cit.*, spéc. p. 26.

¹⁴⁸⁸ V. *Infra* n° 344.

¹⁴⁸⁹ RAYNAUD J., *Les atteintes aux droits fondamentaux dans les actes juridiques privés*, Thèse soutenue le 3 déc. 2001 à l'Université de Limoges, 366 p., spéc. p. 140, n° 141.

¹⁴⁹⁰ Concernant par exemple les mesures de police : CHAPUS R., *Droit administratif général*, t. 1, 15^e éd., 2001, Montchrestien, Domat Droit public, 1428 p., spéc. n° 912, p. 710.

¹⁴⁹¹ À titre d'illustrations : CE., 27 sept. 1991, *Société Sotraloc-Postel, req.*, n° 71447-71783, cité par IMBERT L., *Juris-classeur administratif, Police municipale, fasc.*, 126-20, 1996, n° 164 (face à une mesure de police intimant à certains poids lourds l'ordre de contourner une commune, le juge administratif peut considérer que c'est au prix d'un allongement raisonnable de la distance, de sorte qu'il n'existe pas de disproportion entre la décision prise et les inconvénients qu'elle vise à éviter) ; CE, 22 janv. 1982, *Association Auto défense, D.* 1982, p. 494, note PACTEAU B. Arrêt jugé légal par le décret du 28 juin 1973 imposant le port de la ceinture de sécurité. Le Conseil d'État avait retenu qu'il n'apparaît pas « *que les risques d'aggravation des conséquences de certains accidents, que le port de la ceinture que pourrait entraîner dans des cas exceptionnels, soient excessifs au regard de l'amélioration globale de la sécurité des occupants des voitures particulières qui pouvait être attendue de cette mesure* ».

¹⁴⁹² La politique de sécurité routière veille scrupuleusement à la baisse de l'accidentalité. Sur une vingtaine d'années, l'accidentalité a indéniablement diminué eu égard au nombre de plus en plus accru de mesures restrictives à la liberté de circulation. À titre d'illustrations, en l'an 2000, sur 121 223 accidents corporels, il est dénombré 7643 usagers de la route tués. En 2010, le nombre d'accidents corporels de la circulation et de personnes tuées a presque diminué de moitié. Il est dénombré 67 288 de ces accidents dont 3992 personnes décédées. En 2019, ces chiffres sont encore en baisse. Sur 56 016 accidents corporels de la circulation, 3498 personnes sont décédées. À titre exceptionnel, l'année 2020 ne sera pas prise en compte dans cette démonstration eu égard à la crise sanitaire mondiale de Covid 19, laquelle fausse nécessairement les chiffres de la sécurité routière. V. à ce propos : *Synthèse confinement - extrait du baromètre trimestriel ONISR de juin 2020* : https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/sites/default/files/2020-07/Barometre_M_Juin_2020_Confinement_3pages_v5.pdf.

spécifiquement de celle relative aux dispositions du Code de la route, confine alors, par son interprétation maximaliste, à une restriction de fait de la liberté¹⁴⁹³. La limitation étatique de cette liberté est donc nettement proportionnée au but poursuivi de sécurité publique.

326. Avant-propos conclusifs du premier paragraphe. En définitive, un réel équilibre existe entre les mesures encadrant le risque d'accident de la circulation et la préservation de l'intérêt général à la sécurité routière des usagers de la route. Ces restrictions instaurées sont légitimes car elles le sont pour l'intérêt général que l'État incarne et protège. Partant, l'impératif de sécurité pèserait inéluctablement un poids nettement plus lourd que celui de la liberté de circuler dès lors que le second droit serait légitimement restreint pour assurer la préservation du premier. Encore que le primat donné au droit à la sécurité corporelle dans le domaine des transports se justifierait pleinement dès lors qu'il a incontestablement une finalité d'intérêt général¹⁴⁹⁴. Aussi, peut-il être avancé l'idée selon laquelle la sécurité routière veille à la protection des intérêts à l'intégrité physique et à la vie des personnes se déplaçant sur les voies de circulation, et par contrecoup à la protection des droits fondamentaux protégeant ces intérêts¹⁴⁹⁵. À l'inverse, il est évident que les droits à l'intégrité physique et à la vie de la personne protègent pour chacun un intérêt pouvant être qualifié de général et qui dès lors, justifie la restriction à la liberté de circulation. À défaut de cette limitation existante, la protection de ces droits fondamentaux n'en serait que plus fragilisée. Pour cette raison, il est donc enjoint aux usagers de la route, et notamment à ceux considérés comme créateurs du risque accidentel de la respecter.

§2. La volonté de responsabilisation des créateurs du risque discutable

327. La conciliation entre la restauration limitée du droit à l'intégrité corporelle de la victime conductrice fautive et l'intérêt général à la sécurité routière. Le traitement défavorable des conducteurs fautifs victimes d'un accident corporel de la circulation serait doublement justifié eu égard à l'objectif de leur responsabilisation poursuivi par l'article 4 de la loi de 1985. La menace de la sanction civile d'un droit à indemnisation limitée ou exclue aurait une vocation dissuasive, les incitant au respect des règles du Code de la route encadrant la liberté de circulation des usagers de la route et dont l'objectif est le maintien de la sécurité

¹⁴⁹³ XAVIER PH., « La liberté d'aller et venir », *art.cit.*, spéc. p. 440, n° 529.

¹⁴⁹⁴ LE BOT O., *art.cit.*, spéc. p. 137.

¹⁴⁹⁵ En ce sens : MERLAND G., « L'intérêt général, instrument efficace de protection des droits fondamentaux ? », Cahiers du Conseil Constitutionnel n° 16, Juin 2004.

routière. Mais surtout, il s'agit d'une vocation punitive en leur appliquant une telle sanction dès lors qu'ils auraient outrepassé de pareilles règles en créant le risque d'accident de la circulation source d'insécurité routière. Ces objectifs, et plus particulièrement celui de vouloir faire supporter une responsabilité pour faute à la victime conductrice, interrogent néanmoins.

Tout d'abord, si l'existence de ce régime d'indemnisation défavorable est censée inciter le conducteur au respect de la sécurité routière, cet effet escompté ne demeure pas *a priori* atteint. L'incidence concrète de l'existence d'un tel régime réprobateur à l'égard du maintien de l'amélioration de la sécurité routière et *ipso facto* de la prévention des accidents de la circulation laisse effectivement dubitatif.

Il en est de même de l'influence directe de l'application d'une telle sanction sur la responsabilisation des conducteurs fautifs victimes de l'accident. La sanction civile énoncée à l'article 4 de la loi de 1985 serait en réalité dépourvue d'effet dissuasif (**A**), notamment en raison de la préexistence de sanctions hors la loi de 1985 (**B**), assurant davantage un tel objectif.

A. L'absence d'effet dissuasif de la sanction

328. L'effet de responsabilisation aléatoire de la sanction civile entre victimes conductrices. Lorsqu'en 1997, les conseillers de la Cour de cassation décident que soient appréciées souverainement la nature de la faute et son incidence sur le droit à indemnisation des préjudices corporels dont souffrent le conducteur victime de l'accident corporel de la circulation, et ce sans prendre en considération la faute commise par le conducteur adverse, ils participent de l'incertitude de la finalité visée par la sanction civile de l'article 4 de la loi de 1985. Précédemment, il fut démontré une certaine inégalité dans le traitement indemnitaire des victimes conductrices fautives entre elles, particulièrement visible lors de la constatation de l'établissement de leur faute, mais surtout lors de son appréciation une fois établie¹⁴⁹⁶. À cet égard, le pouvoir discrétionnaire, voire arbitraire des juges, souverains en la matière, participe alors tantôt à responsabiliser à l'excès le conducteur victime, alors qu'il n'aurait commis qu'une simple faute, contrairement au conducteur adverse dont la faute d'une gravité certaine a participé à la réalisation du dommage du premier, tantôt à l'inverse à le déresponsabiliser lorsque sa conduite ou son comportement aurait dû davantage être pris en compte dans la mesure de son droit à indemnisation. Tantôt jugées trop sévères, tantôt jugées trop clémentes, les solutions rendues par les juges du fond entravent alors dans les deux cas l'objectif de sécurité

¹⁴⁹⁶ V. *Supra* n°184.

routière que poursuivrait la sanction civile appliquée au conducteur victime fautif à l'article 4 de la loi de 1985. Ce premier problème concerne ainsi le calcul du montant de l'indemnisation dont a le droit la victime conductrice fautive sur ce fondement textuel eu égard à la responsabilité pour faute envers elle-même. Sur ce point, une nouvelle tentative de QPC a échoué devant la chambre criminelle le 6 août 2014. La victime conductrice prônait le fait que « l'article 4 de la loi n°85-677 du 5 juillet 1985 (...) méconnaît (...) le principe de réparation, la victime conductrice pouvant perdre tout droit à réparation, même en cas de faute légère et alors même que l'autre conducteur impliqué dans l'accident de la circulation a commis une faute, pouvant être d'une exceptionnelle gravité, et a causé le dommage sans être tenu de le réparer »¹⁴⁹⁷. Une faute légère appréciée, bien que source d'insécurité routière créée, ne devrait priver la victime conductrice de son droit à réparation. Seule une limitation demeure *a priori* acceptable. Mais faudrait-il encore que cette limitation ne soit pas excessive. Or, de nombreuses décisions démontrent le contraire. À l'inverse, une faute lourde jugée inacceptable au regard de l'insécurité routière créée légitimerait davantage une limitation, voire une exclusion du droit à indemnisation du conducteur fautif victime de l'accident corporel de la circulation. Mais faudrait-il une fois de plus qu'une corrélation entre cette sanction civile et la protection de la sécurité routière soit avérée. Or, dans les deux hypothèses susmentionnées, les statistiques relatives au nombre d'accidents de la circulation infirment cette relation causale attendue. À cet égard, il semble alors que l'effet de responsabilisation, à travers la fonction dissuasive qui doit logiquement résulter de la sanction civile, constituée elle-même par une limitation, voire une privation d'indemnisation « *est quasi nul* »¹⁴⁹⁸.

En définitive, l'absence de corrélation certaine entre cette sanction et l'objectif de protection de la sécurité routière permet d'affirmer que le droit à l'égalité est méconnu par la disposition en cause. Au surplus, cette méconnaissance est injustifiée au regard de la finalité de protection de sécurité routière poursuivie par l'article 4 de la loi de 1985. Ce problème étant, un second en découle.

329. L'éventuelle déresponsabilisation du conducteur contraire à l'objectif de sécurité routière de l'article 4. Il s'ensuit un second problème relevant de la

¹⁴⁹⁷ Cass. crim., 6 août 2014, n° 14-81.244, *Inédit* : « (...) la disposition en cause [l'article 4 de la loi du 5 juillet 1985], (...) ne heurte aucun des principes constitutionnels invoqués mais poursuit un but d'intérêt général, notamment de sécurité routière. », *RCA* 2014, repère 9, GROUDEL H. ; *RCA* 2014, comm. 298, note GROUDEL H.

¹⁴⁹⁸ DURRY G., « Plaidoyer pour une meilleure réparation et prise en charge par l'assurance des dommages corporels du conducteur », *art.cit.*, spéc. p. 106.

déresponsabilisation d'un conducteur envers un autre lorsque ce dernier a commis une faute, le privant de l'indemnisation de ses préjudices corporels en application de l'article 4 de la loi Badinter. Dans un arrêt du 16 décembre 2010, la question avait été notamment posée de la non-conformité des dispositions de l'article 4 de cette loi à l'article 4 de la Déclaration de 1789, aux termes duquel « *la liberté consiste à pouvoir faire tout ce qui ne nuit pas à autrui (...)* ». Dès lors qu'il résulte de cette disposition qu'en principe, l'auteur d'une faute est tenu de réparer le dommage qui en découle, tel qu'énonçait à l'article 1240 du Code civil, le justiciable – victime conductrice fautive – soutenait que la disposition contestée le privait en l'espèce de toute indemnisation, sans avoir égard aux fautes commises par le conducteur d'un autre véhicule impliqué. Cela avait alors pour conséquence d'exonérer le conducteur adverse de toute responsabilité¹⁴⁹⁹. Il paraît injustifié que la faute privative d'indemnisation d'un conducteur dispense un second conducteur dont le véhicule est impliqué dans l'accident de sa responsabilité envers le premier, et donc de son obligation à réparation envers autrui. En soi, le problème n'est pas le calcul de sa dette d'indemnisation sur la base du degré de gravité de sa propre faute commise ayant participé à la réalisation du dommage corporel du premier conducteur. Jusque-là, rien d'étonnant dans la mesure où la loi Badinter repose sur un système de responsabilité objective. Ce qui est davantage critiquable en revanche est le fait que l'obligation de réparation du conducteur soit détachée de l'intensité du dommage corporel causé par le second conducteur au premier en raison de la gravité de la faute commise à l'origine causale de ce dommage subi par le premier.

En l'occurrence, l'appréciation des juges du fond de la nature de la faute et de son incidence sur le droit à indemnisation du conducteur victime participe à déresponsabiliser le second conducteur, qui aurait par exemple commis une faute d'un degré de gravité plus élevé que celle commise par la victime conductrice. À cet égard, l'application de l'article 4 de la loi à un conducteur victime peut avoir pour effet, selon l'appréciation de sa faute retenue par les juges du fond, de décharger un conducteur distinct de son obligation de réparation envers le premier, et ainsi de le déresponsabiliser de sa faute à l'origine de l'insécurité routière créée. L'objectif de dissuasion de la sanction civile qui poursuit un objectif d'intérêt général n'atteint alors pas de toute évidence le second conducteur. En ce sens, l'article 4 contrevient indirectement au principe constitutionnel de responsabilité, contrairement à ce qu'énonce la Cour de cassation lors de l'examen de la QPC précitée. Sa position n'est toutefois aucunement

¹⁴⁹⁹ Cass. 2^e civ., 16 déc. 2010, n° 10-17.096 : *Bull. QPC*, n° 10.

surprenante dès lors que c'est cette juridiction qui se trouve finalement à l'origine de l'existence de ce principe méconnu¹⁵⁰⁰.

330. En définitive, si la sévérité de la sanction a pour principal objet d'inciter le conducteur à la vigilance et par là-même d'améliorer la sécurité routière¹⁵⁰¹, une sévérité non justifiée ou une clémence illégitime à son égard sèment le doute quant à l'effet de responsabilisation de la sanction civile, et parallèlement quant à la protection de cet objectif d'intérêt général.

De plus, ces deux points soulevés, objets des deux QPC mentionnées, paraissent finalement être de faux problèmes. L'effet de responsabilisation du conducteur à travers une réparation non intégrale de son dommage corporel subi est évincé par certains mécanismes assurantiels, de sorte de lui garantir une entière réparation dudit dommage malgré la gravité de sa faute commise. Quant à l'éventuel effet d'une faute privative d'indemnisation d'un conducteur qui dispense un second de sa responsabilité envers lui, il a déjà été démontré que l'assurance de responsabilité de l'ensemble des conducteurs participe de leur déresponsabilisation, dès lors que l'assurance ou le FGAO sont en principe les garants de leur dette de réparation.

331. L'effet de responsabilisation évincé par la garantie conventionnelle corporelle. Le droit des assurances tempère les rigueurs de la loi Badinter en améliorant la situation de la victime conductrice fautive lorsque l'indemnisation à laquelle elle a droit est altérée ou annihilée. Le conducteur victime du dommage corporel qu'il s'est causé à lui-même a en effet doublement intérêt à souscrire en amont une garantie assurantielle complémentaire dès lors que l'obligation d'assurance ne s'applique pas à la réparation des dommages subis « *par la personne conduisant le véhicule* »¹⁵⁰². Selon les différentes compagnies d'assurance, cette garantie optionnelle au contrat, peut être souscrite séparément dans le cadre d'un contrat spécifique, ou incluse généralement dans la formule « tous risques », plus rarement dans la formule « au tiers ». Ce type de garantie, d'ores et déjà prévue dans la majorité des contrats¹⁵⁰³, s'applique en déduction des prestations indemnitaires versées par les tiers-payeurs, tels que

¹⁵⁰⁰ V. *Supra* n°184.

¹⁵⁰¹ En ce sens : LEDUC F., « La sanction de la faute du conducteur victime en question », *art.cit.*, étude 12, spéc. n° 18.

¹⁵⁰² En vertu de la règle issue de l'art. R. 211-8, 1°, a C. assur.

¹⁵⁰³ Ce que la Cour de cassation a rappelé dans un arrêt : Cass. 2° civ., 9 sept. 2010, n° 10-12.732, *Inédit*.

l'organisme de sécurité sociale, dont le caractère partiel ne couvre jamais l'intégralité des préjudices subis par la victime conductrice¹⁵⁰⁴.

Dès lors que le conducteur a souscrit une garantie « accident responsable », sa situation en qualité de victime sera nettement améliorée lorsque seul son véhicule est impliqué dans l'accident de la circulation. En pareil cas, la victime conductrice sera indemnisée de son dommage corporel subi par son assureur dans les limites d'indemnisation prévues par ce type de contrat¹⁵⁰⁵. La victime-conductrice fautive a donc tout intérêt à souscrire cette garantie contractuelle facultative afin d'obtenir la réparation de son atteinte corporelle. Si tel est le cas, il est évident que la sanction civile issue de l'article 4 est totalement évincée par cette option assurantielle. En ce sens, l'objectif visé par cette disposition étant nul, l'existence de cette dernière laisse à coup sûr perplexe.

De plus, dans l'hypothèse accidentelle d'une collision impliquant plusieurs véhicules, le conducteur victime a tout intérêt à avoir souscrit au préalable une garantie individuelle conducteur liée soit au conducteur lui-même, soit à son véhicule lorsqu'il a commis une faute susceptible d'altérer ou d'annihiler le droit à indemnisation de son dommage corporel subi¹⁵⁰⁶. Cette assurance de personne n'est pas incluse systématiquement dans les contrats automobiles. De manière étonnante, même en cas d'assurance tous risques, ce contrat permet en cas de blessures subies par le conducteur fautif dont l'indemnisation est exclue, de couvrir l'ensemble de ces préjudices corporels subis. En cas de décès, cela permet de verser l'indemnité des préjudices tant moral qu'économique à sa famille, indépendamment de son degré de responsabilité dans l'accident.

De plus, la Cour de cassation a récemment affirmé qu'en cas de réduction d'indemnisation du fait d'une faute opposable, le conducteur peut cumuler l'indemnisation légale qu'offre la loi Badinter et l'indemnisation contractuelle souscrite auprès de sa compagnie d'assurance pour la partie non-prise en charge par la première¹⁵⁰⁷. Ainsi, le conducteur victime

¹⁵⁰⁴ En ce sens : LAMBERT-FAIVRE Y., LEVENEUR L., *op.cit.*, spéc. p. 642, n° 886.

¹⁵⁰⁵ L'indemnisation sera le plus souvent plafonnée.

¹⁵⁰⁶ Il est important de souligner que l'art. 9 issu de la proposition de loi n° 1929, *visant à protéger de manière plus efficace les victimes directes et indirectes des accidents de la circulation*, enregistré à la présidence de l'Assemblée nationale le 7 mai 2019 et renvoyée à la Commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, rend obligatoire la garantie du conducteur dans tous les contrats d'assurances de véhicule terrestre à moteur. Cette proposition, perçue comme une alternative à la réforme de la responsabilité civile, fera l'objet d'une analyse ultérieure lors de l'étude sur le questionnement d'une assurance directe mise en place.

¹⁵⁰⁷ Cass. 2^e civ., 16 juill. 2020, n° 18-24.013 et n° 19-16.696, *Inédit* : « la limitation, en raison de sa faute, du droit à indemnisation du conducteur victime d'un accident de la circulation est, sauf stipulation contraire du contrat d'assurance [individuel conducteur] garantissant l'indemnisation des préjudices résultant d'une atteinte à la personne, sans effet sur le montant des prestations à caractère indemnitaire dues par son assureur au titre de cette garantie. Il en résulte que ce conducteur victime peut, dans la limite du montant de ses préjudices, percevoir

peut percevoir en complément de l'indemnité partielle versée par l'assureur du conducteur adverse responsable également de l'accident, les prestations indemnitaires versées au titre de son assurance de personne individuelle conductrice dans la limite du montant de ses préjudices corporels¹⁵⁰⁸. Cette solution s'inscrit parfaitement en conformité avec les principes de réparation intégrale et indemnitaire¹⁵⁰⁹. En ce sens, la sanction civile issue de l'article 4 de la loi Badinter qui est appliquée aux conducteurs fautifs victimes de l'accident corporel de la circulation n'aurait donc aucune influence directe sur leur responsabilisation, dans la mesure où leur assureur garantit finalement l'indemnisation de leur dommage corporel dont ils sont partiellement ou totalement à l'origine. Certains n'hésitent toutefois pas à qualifier de médiocre l'efficacité de cette garantie lorsqu'elle représente un montant forfaitaire limité, et non indemnitaire et intégral¹⁵¹⁰, ou encore qu'elle comporte d'éventuels plafonds ainsi que des préjudices non indemnisés. Néanmoins, cette garantie peut favoriser malgré tout une indemnisation plus large des préjudices corporels subis par la victime conductrice fautive¹⁵¹¹. À cet égard, l'effet dissuasif de la sanction civile issue de l'article 4 de la loi de 1985 ne peut être que fortement atténué.

332. En définitive, cette garantie existante en droit des assurances évince finalement la sanction civile issue de l'article 4, ainsi que son objectif de sécurité routière que la jurisprudence s'obstine pourtant à poursuivre. Le conducteur pourrait ne pas avoir souscrit cette garantie lui permettant d'être indemnisé totalement de l'atteinte à son intégrité corporelle, quelle que soit la gravité des fautes qu'il a pu commettre lors d'une collision impliquant plusieurs véhicules ou en cas d'accident dont seul son véhicule est impliqué. Il n'est pourtant pas avéré qu'en l'absence de cette garantie, l'effet escompté de responsabilisation de la sanction civile de l'article 4 de la loi soit réel à l'égard du conducteur, et ait un impact sur la sauvegarde de la sécurité routière. Au contraire, le poids de cette sanction civile pèserait moindrement dans la balance des différentes mesures coercitives, ayant pour objectif de responsabiliser le conducteur, tant du fait des dispositions de droit des assurances que de droit pénal.

en sus de l'indemnité partielle due par le responsable de l'accident les prestations à caractère indemnitaire versées au titre de son assurance de personne», *Bulletin juridique des assurances*, 2020, comm. 6, ABRAVANEL-JOLLY S.

¹⁵⁰⁸ En application notamment des art. L. 131-1 et L. 131-2 C. assur.

¹⁵⁰⁹ En ce sens : ABRAVANEL-JOLLY S., « Impact de la faute du conducteur victime sur la garantie individuelle conducteur ? », *BJDA* 2020, comm. 6.

¹⁵¹⁰ LAMBERT-FAIVRE Y., LEVENEUR L., *op.cit.*, spéc. p. 641, n° 885.

¹⁵¹¹ *Ibid.*, LE TOURNEAU PH. (dir.), *Droit de la responsabilité et des contrats. Régimes d'indemnisation*, *op.cit.*, spéc. p. 2529, n° 6214.81 ; VINEY G., *L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation*, *op.cit.*, spéc. p. 107, n° 86 s.

B. La préexistence de sanctions hors la loi de 1985

333. L'effectivité des aspects dissuasif et répressif de la responsabilité pour faute d'ores et déjà assurée. L'objectif de responsabilisation des auteurs d'accident de la circulation existe déjà en droit des assurances, « *sous les contours d'une hausse des primes d'assurances, d'une franchise ou d'une exclusion du jeu de l'assurance* »¹⁵¹² (1). Cet objectif est encore poursuivi en droit administratif, *via* la menace d'un retrait de point sur le permis de conduire du conducteur en cas de faute constitutive d'un acte infractionnel par exemple. Cet objectif se perçoit encore et surtout en droit pénal, lequel a mis en place, notamment en matière routière, un arsenal de sanctions selon la nature de l'acte infractionnel commis par le conducteur fautif (2). Parce qu'il existe d'ores et déjà tout un système dissuasif et répressif lorsque le conducteur est l'auteur d'une faute de conduite ou de comportement, la limitation ou l'exclusion du droit à indemnisation de ce conducteur victime sur le fondement de la loi Badinter constitue ainsi une sanction civile financière superflue à l'égard du comportement à risque.

1. L'effectivité de la sanction assurantielle

334. Les compagnies d'assurances mettent en place différentes mesures, tant dissuasives que coercitives, à l'égard du conducteur fautif victime de l'accident corporel de la circulation, de sorte d'assurer un objectif de prévention routière. De tels mesures se juxtaposent à la règle issue de l'article 4, voire démontrent une certaine redondance dans l'objectif poursuivi, participant de l'incertitude de l'effectivité de la sanction civile.

335. La juxtaposition de la mesure de tarification majorée de la prime assurantielle. La « *clause de réduction ou de majoration des primes* »¹⁵¹³ est obligatoire dans les contrats d'assurance automobile depuis 1976¹⁵¹⁴. Inscrite à l'article A. 121-1 C. assur., cette clause a pour objet une modulation de la prime en fonction du nombre d'accidents dont l'assuré a pu être responsable. Cette pratique consisterait en l'utilisation d'une recette bien connue, celle de « *la carotte et du bâton* »¹⁵¹⁵. Son objectif serait ainsi de réguler les comportements des conducteurs, en évitant une dépense supplémentaire à celui qui adopte un comportement

¹⁵¹² FLOUR J., AUBERT J.-L., SAVAUX É., *op.cit.*, spéc. p. 448, n° 348.

¹⁵¹³ CROUZY V., « La clause de réduction majoration », *Juris. Auto*, Mars 2010, p. 50.

¹⁵¹⁴ Depuis l'arrêté du 11 juillet 1976, la clause de réduction majoration de primes est devenue obligatoire dans le contrat d'assurance automobile.

¹⁵¹⁵ BIGOT J., « Assurance automobile : la carotte et bâton », *JCP* 1983, I, 3226.

diligent, et à l'inverse en imposant un surcoût de l'assurance imputable à celui ayant une conduite maladroite¹⁵¹⁶. La menace d'une surprime en cas de conduite irrespectueuse prévue au Code de la route serait donc une mesure assurant tout autant la dissuasion que la mesure prévue à l'article 4 de la loi Badinter. La tarification majorée de la prime d'assurance serait à cet égard l'exemple typique de l'applicabilité d'une double sanction à l'égard du conducteur fautif. En plus d'être pénalisé sur le fondement de la loi de 1985, il se verrait également contraint de verser une prime majorée du fait de son comportement fautif.

En outre, l'aspect dissuasif et sanctionnateur de la tarification majorée serait renforcé compte tenu de différents critères.

La majoration est un coefficient qui s'applique sur la prime de départ que l'assuré paie. Dès lors, le montant final de la peine dépend de toutes les caractéristiques sélectives au moment de la formation du contrat d'assurance automobile ayant concouru au calcul du montant de la prime (le type du véhicule, l'âge du conducteur, le sexe du conducteur, la zone géographique de circulation, *etc*). L'assuré sera donc davantage majoré si sa prime de départ est supérieure à celui d'un autre qui, dans les mêmes circonstances, le sera moins du fait d'une prime de départ calculée plus faible. La sanction est donc indirectement dépendante de la situation de l'assuré¹⁵¹⁷. Bien qu'en apparence injuste, un tel système a été déclaré conforme au principe de liberté tarifaire selon la CJCE en 2004¹⁵¹⁸.

De plus, selon la lecture combinée des articles A. 121-1-2 et A. 335-9-2 C. assur., l'assuré peut se voir imposer, dans certaines hypothèses déterminées et limitées dans le temps, des majorations pour risques aggravés¹⁵¹⁹. Cependant, bien que le taux majoré ait pour objectif une plus grande dissuasion des comportements anormaux sur la route, la sanction du *malus* emprunte alors dans ces hypothèses applicables un caractère « *superfétatoire* »¹⁵²⁰ dès lors que cette sanction se cumule avec ces majorations pour risques aggravés.

¹⁵¹⁶ Conformément à l'art. A. 335-9-2 C. assur. V. notamment : **GRARE C.**, *Recherches sur la cohérence de la responsabilité délictuelle : l'influence des fondamentaux de la responsabilité sur la réparation*, préf. de Yves Lequette, 2005, Dalloz, Nouvelle Bibliothèque de Thèses, t. 45, 436 p., spéc. p. 148, n° 204.

¹⁵¹⁷ Le *malus* sera de vingt-cinq pourcent de la prime de base par sinistre.

¹⁵¹⁸ CJCE, 7 sept. 2004, *Commission des Communautés européennes c/ République française* aff. C-347/02 ; *RGDA* 2004, p. 1046, note **PARLIANI G. V.** en plus : **MARCHAND A.**, « Le bonus-malus validé par la justice européenne », *Lamy Assurances*, Bull. Act., oct. 2004, p. 1.

¹⁵¹⁹ Il s'agit des « *assurés responsables d'un accident et reconnus en état d'imprégnation alcoolique au moment de l'accident* », ainsi que ceux responsables « *d'un accident ou d'une infraction aux règles de la circulation [ayant] conduit à la suspension ou l'annulation du permis de conduire* », de même que les « *assurés coupables de délit de fuite après l'accident* », ou « *n'ayant pas déclaré à la souscription d'un contrat une ou plusieurs circonstances aggravantes (...), ou n'ayant pas déclaré le sinistre dont ils ont été responsables au cours des trois dernières années précédant la souscription du contrat* », et enfin ceux « *responsables de trois sinistres ou plus au cours de la période annuelle de référence* ».

¹⁵²⁰ **LAMBERT-FAIVRE Y., LEVENEUR L.**, *op.cit.*, spéc. p. 661, n° 912.

336. Un objectif de dissuasion discutable. Si la clause de majoration pour risques aggravés s'apparente à une sanction du comportement du responsable de l'accident, en réalité celle-ci ne joue que très imparfaitement ce rôle¹⁵²¹. Cette clause atteint uniquement l'assuré en cas de sinistre, et non le véritable responsable de l'accident¹⁵²². C'est donc l'assuré qui n'aurait commis aucune faute en relation avec le sinistre réalisé qui se voit infligé en principe une peine¹⁵²³. Cela demeure totalement injuste dès lors que ce dernier ne revêt pas la qualité d'auteur du dommage imputable à l'accident. L'influence de la loi Badinter a toutefois permis d'exclure certains cas où il paraissait totalement injuste que l'assuré se voit imputé une telle clause¹⁵²⁴. Mais certaines situations restent encore largement discutables. Tel est le cas lorsque le conducteur responsable de l'usage du véhicule à titre professionnel ou dans le cadre d'un contrat de location de véhicule. Dans de telles hypothèses, le *malus* n'atteint pas le véritable responsable, c'est-à-dire le conducteur, mais l'employeur ou la société de location du véhicule. Aussi, se crée « une inégalité de traitement entre individus fautifs (...) où la pénalisation assurantielle ne sert à rien ; pire elle est injuste »¹⁵²⁵. Dès lors que seul l'assuré se voit opposer les effets d'une telle clause, « lorsque la faute est celle d'un conducteur qui n'est pas l'assuré, le *malus* est inefficace à l'égard de la première et injuste à l'encontre du second »¹⁵²⁶. En ce sens, « penser que la modulation des primes payées par les assurés, par exemple, puisse assurer efficacement la répression des comportements dangereux revient à attribuer à cette technique des vertus qu'elle n'a pas »¹⁵²⁷. Afin que l'aspect dissuasif de la sanction soit effectif, le *malus* devrait être uniquement attaché à la qualité de conducteur et dépendre de sa sinistralité. L'assuré ne devrait également plus être sanctionné du fait d'un accident de la circulation où il se trouve fortuitement impliqué¹⁵²⁸. Autrement dit, il serait opportun que la majoration de prime

¹⁵²¹ CARVAL S., *op.cit.*, spéc. p. 302, n° 264.

¹⁵²² Annexe à l'article A. 121-1 du C. assur., article 5. À titre d'illustration, un conducteur responsable d'un accident dont le véhicule qu'il conduisait a été loué ne subit aucun *malus* sur son propre contrat d'assurance automobile.

¹⁵²³ En ce sens VINEY G., *Introduction à la responsabilité, op.cit.*, spéc. p. 106, n° 64.

¹⁵²⁴ Art. 6 de l'annexe à l'art. A.121-1 C. assur. : « ne sont pas à prendre en considération pour l'application d'une majoration les sinistres devant donner lieu ou non à une indemnisation ; 1°, lorsque l'auteur de l'accident a conduit le véhicule à l'insu du propriétaire ou de l'un des conducteurs désignés, sauf cependant s'il vit habituellement au foyer de l'un d'eux ; 2°, la cause de l'accident a été un événement non imputable à l'assuré, ayant les caractéristiques de la force majeure ; 3°, la cause de l'accident est entièrement imputable à la victime ou à un tiers » ; et art. 5 : « de même la majoration est réduite de moitié lorsque la responsabilité du conducteur n'est que partiellement engagée, notamment lors d'un accident mettant en case un piéton ou un cycliste ».

¹⁵²⁵ GRARE C., *Recherches sur la cohérence de la responsabilité délictuelle : l'influence des fondamentaux de la responsabilité sur la réparation*, préf. de Yves Lequette, 2005, Dalloz, Nouvelle Bibliothèque de Thèses, t. 45, 436 p., spéc. p. 153, n° 210.

¹⁵²⁶ *Ibid.*

¹⁵²⁷ CARVAL S., *op.cit.*, spéc. p. 302, n° 264.

¹⁵²⁸ LAMBERT-FAIVRE Y., LEVENEUR L., *op.cit.*, spéc. p. 661, n° 912.

assurantielle ne joue que lorsque la faute de l'assuré a contribué partiellement ou totalement à la réalisation du sinistre¹⁵²⁹. La proposition d'un auteur de faire peser l'obligation d'assurance sur le titulaire du permis de conduire, plutôt que sur le propriétaire du véhicule, à l'image de l'assurance de responsabilité civile d'un chasseur¹⁵³⁰, apparaît à cet égard beaucoup plus juste que le système actuel en vigueur, et permettrait à la sanction assurantielle de retrouver sa véritable portée normative¹⁵³¹.

337. Juxtaposées à la sanction civile inscrite à l'article 4 de la loi du 5 juillet 1985, l'existence de telles mesures restreint le plus souvent indirectement le patrimoine financier de l'assuré responsable de l'accident eu égard à l'action en remboursement dont dispose l'assureur à son encontre afin de récupérer les sommes versées à la victime pour son compte. Mais il se peut que certaines exclusions de garantie lui soient directement opposables, le privant ainsi de toute indemnisation de la part de l'assureur. L'objectif de ces dernières démontre que le but poursuivi par l'article 4 de la loi précitée est certainement hasardeux. Cet effet de double peine se vérifie d'ailleurs davantage du fait de l'insertion dans le contrat d'assurance automobile de l'assuré de mesures d'exclusion de garantie, lesquelles s'appliquent au stade des recours de l'assureur contre son assuré.

338. La redondance des mesures d'exclusions légales de garantie applicables au conducteur-responsable. À titre d'illustration, constitue une exclusion légale, d'ordre public, à laquelle ni l'assuré ni l'assureur ne peuvent déroger, la faute intentionnelle du conducteur-victime dont la conception a été clairement définie par la Cour de cassation. Celle-ci s'entend de celle qui implique la volonté de son auteur de créer le dommage tel qu'il est survenu. Auparavant, la première et la deuxième chambre civile de la Cour de cassation établissaient une différence entre le caractère volontaire d'une faute, lequel maintient la garantie de l'assureur, et le caractère intentionnel qui l'exclut au sens de l'article L. 113-1 C. assur.¹⁵³². La première chambre civile établissait son raisonnement sur le terrain de la faute intentionnelle au sens du

¹⁵²⁹ V. sur ce point : **GRARE C.**, *Recherches sur la cohérence de la responsabilité délictuelle : l'influence des fondamentaux de la responsabilité sur la réparation*, *op.cit.*, spéc. p. 149, n° 204 ; **LAMBERT-FAIVRE Y.**, **LEVENEUR L.**, *op.cit.*, spéc. p. 658, n° 909 : « le malus constitue une sanction civile qui ne doit s'appliquer que lorsqu'un sinistre est imputable à l'assuré ».

¹⁵³⁰ **GRARE C.**, *Recherches sur la cohérence de la responsabilité délictuelle : l'influence des fondamentaux de la responsabilité sur la réparation*, *op.cit.*, spéc. p. 155, n° 215.

¹⁵³¹ *Ibid.*, spéc. p. 155, n° 214.

¹⁵³² Selon l'article L. 113-1, alinéa 2 du C. assur. : « (...) l'assureur ne répond pas des pertes et dommages provenant d'une faute intentionnelle ou dolosive de l'assuré. ».

Code des assurances pour exclure la garantie¹⁵³³. Quant à la deuxième chambre civile, elle situait le débat sur l'absence de qualification d'accident de la circulation en raison de l'acte volontaire, de sorte de pouvoir évincer l'application de la loi Badinter et écarter la garantie de l'assureur¹⁵³⁴. Autrement dit, « *le caractère volontaire d'un acte sur le terrain de sa propre qualification n'entraînant pas nécessairement celle de fait intentionnel sur le terrain de l'assurance* »¹⁵³⁵. Toutefois, en affirmant finalement dans un arrêt du 18 mars 2004 que la faute intentionnelle est souverainement appréciée par les juges du fond et échappe au contrôle de la Cour de cassation, la deuxième chambre civile a alors repris la jurisprudence suivie par la première chambre civile, auparavant compétente en matière d'assurances¹⁵³⁶. Les magistrats doivent ainsi rechercher l'illustration de la faute intentionnelle dans les faits qui leur sont soumis¹⁵³⁷. Une fois établie, cette faute produit alors un double effet. Elle écarte, à la fois la qualification d'accident de la circulation au sens de la loi Badinter et dans le même temps la garantie due par l'assureur de l'indemnisation du dommage corporel que peut subir le conducteur-victime¹⁵³⁸. Mais il s'agit uniquement du dommage que l'assuré a recherché en commettant l'infraction¹⁵³⁹.

En outre, constituent également des exclusions légales de garantie, au surplus de celles énoncées par l'article R. 211-8 C. assur., celles insérées dans les clauses du contrat d'assurance qui ont pour objectif de sanctionner un comportement critiquable du conducteur¹⁵⁴⁰, telles que la conduite sans permis valide et régulier ou sans l'âge requis¹⁵⁴¹, ou encore de la conduite sans assurance¹⁵⁴². D'autres clauses prévoient une exclusion de garantie dont le but est de retrancher des risques particulièrement importants¹⁵⁴³, tels que par exemple les dommages provoqués ou

¹⁵³³ Cass. 1^{er} civ., 14 oct. 1997, *RCA* 1998, comm. 37, note GROUDEL H.

¹⁵³⁴ Cass. 2^e civ., 7 mai 2002, n° 98-20.450, *Inédit*, *RCA* 2002, comm. 255, note GROUDEL H. En ce sens : Cass. 2^e civ., 18 mars 2004, n° 03-11.573 : *Bull. civ.* II, n° 130, *RCA* 2004, n° 7, comm. 240, note GROUDEL H.

¹⁵³⁵ Note GROUDEL H., sous Cass. 2^e civ., 18 mars 2004, n° 03-11.573 : *Bull. civ.* II, n° 130, *RCA* 2004, n° 7, comm. 240.

¹⁵³⁶ Cass. 2^e civ., 18 mars 2004, n° 03-11.573 : *Bull. civ.* II, n° 130, *RCA* 2004, n° 7, comm. 240, note GROUDEL H. ; précédé par : Cass. 1^{ère} civ., 4 juill. 2000, n° 98-10.744 : *Bull. civ.* I, n° 203, *RCA* 2000, chr. 24, GROUDEL H.

¹⁵³⁷ En ce sens : **BEIGNIER B.**, « Faute intentionnelle et cause exclusive de l'accident de la circulation », *D.* 2004, p. 2324.

¹⁵³⁸ Selon l'article L. 113-1, alinéa 2 du C. assur. : « (...) *l'assureur ne répond pas des pertes et dommages provenant d'une faute intentionnelle ou dolosive de l'assuré* ».

¹⁵³⁹ Cass. 1^{ère} civ., 6 avr. 2004, n° 01-03.494 : *Bull. civ.* I, n° 108, *RCA* 2004, n° 7, comm. 241, note GROUDEL H.

¹⁵⁴⁰ En ce sens : **LE TOURNEAU PH.** (dir.), *Droit de la responsabilité et des contrats. Régimes d'indemnisation*, *op.cit.*, spéc. p. 2529, n° 6214.81.

¹⁵⁴¹ Art. R.211-10, 1^o C. assur.

¹⁵⁴² Conformément à l'article R. 211-10, 1^o du C. assur. V. en plus sur la sanction du délit de conduite sans assurance : art. L. 324-2 C. route, modifié par la loi n° 2016-1547 du 18 nov. 2016 – art. 36 de *modernisation de la justice du XXI^e siècle (I)*, *JO* n° 0269 du 19 nov. 2016.

¹⁵⁴³ En ce sens : **LE TOURNEAU PH.** (dir.), *Droit de la responsabilité et des contrats. Régimes d'indemnisation*, *op.cit.*, spéc. p. 2529, n° 6214.81.

aggravés par des matières dangereuses transportées par le véhicule¹⁵⁴⁴, ou encore ceux survenus au cours de compétitions mécaniques ou de leur essais¹⁵⁴⁵.

339. Les exclusions conventionnelles de garantie applicables au conducteur-responsable. Les exclusions contractuelles sont librement édictées par l'assureur et propres à chaque conducteur. Celles-ci sont généralement liées au comportement de ce dernier, l'empêchant ainsi de prétendre à l'indemnisation prévue par la garantie. Il peut s'agir par exemple de la conduite sous l'influence de l'alcool¹⁵⁴⁶ ou de stupéfiants¹⁵⁴⁷. Ces exclusions étant constitutives de délits routiers, cela entraînera systématiquement une exclusion de garantie¹⁵⁴⁸, et ainsi une absence totale d'indemnisation du dommage corporel imputable à l'accident de la circulation. La validité de ces clauses est néanmoins subordonnée à une rédaction claire de celles-ci au sein de la police de responsabilité automobile¹⁵⁴⁹. À défaut, ces clauses seront réputées non écrites et n'auront pas d'effet à l'égard de la substance de l'indemnisation de la victime conductrice. Qui plus est, si certaines exclusions de garanties ne concernent que le conducteur victime et non ses ayants-droit¹⁵⁵⁰, certaines d'entre elles, qu'elles soient d'ailleurs légales ou conventionnelles, demeurent également opposables aux victimes par ricochet.

340. Les exclusions et limitations de garantie opposables aux victimes par ricochet. Si l'indemnisation des victimes par ricochet du conducteur victime directe est garantie lorsque ces victimes exercent une demande en réparation de leurs propres préjudices, tant économiques que moraux¹⁵⁵¹, certaines clauses leurs sont pourtant opposables.

Concernant d'abord les exclusions légales qui leur sont opposables. Certaines sont tout d'abord d'ordre économique. Au titre de l'article L. 112-6 C. assur., « *l'assureur peut opposer*

¹⁵⁴⁴ Art. R.211-11, 3° C. assur.

¹⁵⁴⁵ Art. R.211-11, 4° C. assur.

¹⁵⁴⁶ V. en plus, sur la sanction de la conduite délictuelle en état alcoolique : art. L. 234-1 C. route, modifié par la loi n° 2003-495 du 12 juin 2003 *renforçant la lutte contre la violence routière* – art. 5, *JORF*, n° 135 du 13 juin 2003.

¹⁵⁴⁷ À titre d'illustration : Cass. 2° civ., 29 mars 2018, n° 17-21.708, *Inédit*. Sur la sanction du délit de conduite sous l'influence de stupéfiants : art. L. 235-1 C. route, créé par la loi n° 2003-87 du 3 févr. 2003 *relative à la conduite sous l'influence de substances ou plantes classées comme stupéfiants (1)*, *JO* n° 29 du 4 févr. 2003, modifié par la loi n° 2009-1428 du 24 déc. 2009 *d'orientation des mobilités (1)*, *JORF* n° 0299 du 26 déc. 2009.

¹⁵⁴⁸ De telles infractions peuvent d'ailleurs amener à une sanction plus grave. L'assureur a en effet la possibilité de résilier le contrat d'assurance après le sinistre réalisé, conformément à l'art. A.211-1-2 C. assur.

¹⁵⁴⁹ En ce sens : **GROUDEL H.**, « Comment traiter le dommage causé à soi-même ? Point de vue privatiste », *art.cit.*, spéc. p. 6.

¹⁵⁵⁰ Telles que celles énumérées à l'article R. 211-11 du C. assur., comme par exemple le défaut de permis ou l'absence d'âge requis pour la conduite du véhicule.

¹⁵⁵¹ Cass. 2° civ., 13 mai 2004, n° 03-13.592, *Inédit*, *RCA* 2004, comm. 273, note GROUDEL H.

au porteur de la police ou au tiers qui en invoque le bénéfice les exceptions opposables au souscripteur originaire ». Aucune indemnisation ne sera par exemple octroyée à la victime conductrice gardienne du seul véhicule impliqué dans l'accident, ayant également le statut de victime par ricochet¹⁵⁵². Il en va de même, dans les mêmes circonstances, pour ses ayants-droit¹⁵⁵³. D'autres clauses sont davantage d'ordre moral. La jurisprudence a en effet décidé d'étendre l'opposabilité de l'exclusion de garantie, énoncée à l'article L. 211-1 alinéa 2 C. assur., prévoyant qu'en cas de vol d'un véhicule, les contrats d'assurances « ne couvrent pas la réparation des dommages subis par les auteurs, coauteur ou complices du vol », aux victimes par ricochet « dont l'action en indemnisation, bien que distincte par objet de celle de la victime directe n'en procède pas moins du même fait originaire considéré dans toutes ces circonstances »¹⁵⁵⁴. Aussi, certaines exclusions conventionnelles leur sont opposables eu égard aux types de garanties souscrites. Il en est ainsi par exemple de celle énoncée au sein d'une clause contractuelle relative à l'exclusion de garantie en cas de conduite en état d'imprégnation alcoolique ou sous l'influence de stupéfiants¹⁵⁵⁵.

En définitive, en leur opposant certaines exclusions de garantie, le sort des victimes par ricochet suit le sort défavorable des victimes conductrices initiales. Les victimes par ricochet du conducteur se trouvent donc défavorisées au regard des victimes par ricochet d'une victime initiale non conductrice, lesquelles ne peuvent se voir opposer de telles exclusions.

2. L'effectivité de la sanction pénale routière

341. Parce que l'intérêt social est affecté au surplus d'une atteinte à des intérêts particuliers, « une sanction spécifique, supplémentaire, exemplaire, doit être prononcée pour répondre aux comportements les plus graves »¹⁵⁵⁶. Le droit pénal n'interviendrait donc que

¹⁵⁵² Cass. 2^e civ., 3 nov. 2011, n^o 10-27.041 : *Bull. civ.* II, n^o 198, *RCA* 2012, comm. 45, GROUDEL H.

¹⁵⁵³ Cass. 2^e civ., 7 févr. 2008, n^o 07-10.534, *Inédit*, *RCA* 2008, comm. 134, GROUDEL H. *Contra.* : dans l'hypothèse de plusieurs véhicules impliqués dans l'accident, l'assureur du véhicule est tenu d'indemniser le conducteur de son préjudice par ricochet du décès d'un passager transporté. V. : Cass. 2^e civ., 13 juill. 2000, n^o 98-15.004, *Inédit* : « (...) bien qu'un seul véhicule fût impliqué, [le conducteur] avait droit à l'indemnisation de son préjudice par ricochet, qui ne se confond pas avec le préjudice personnel directement subi par lui, sans que puisse lui être opposées les limitations stipulées par le contrat d'assurance ». Il en va de même des préjudices subis par les ayants droit du conducteur victime : Cass. crim., 7 avr. 2010, n^o 09-87.686, *Inédit* : « (...) les dispositions de l'article R. 211-8 du Code des assurances ne s'appliquent pas aux ayants droit du conducteur, non gardien (...) », *RGDA* 2010, p. 699, LANDEL J.

¹⁵⁵⁴ Cass. 2^e civ., 17 janv. 2013, n^o 11-25.265 : *Bull. civ.* II, n^o 7, *RCA* 2013, comm. 156, GROUDEL H.

¹⁵⁵⁵ À titre d'illustration : Cass. crim., 7 janv. 2014, n^o 12-86.070, *Inédit* : « (...) la clause de non garantie opposable au souscripteur du contrat, l'est aussi aux victimes par ricochet dont l'action en indemnisation, bien que distincte par son objet de celle de la victime directe, n'en procède pas moins du même fait originaire (...) ».

¹⁵⁵⁶ DREYER E., *Droit pénal général*, 5^e éd., 2019, LexisNexis, Manuels, 1517 p., spéc. p. 69, n^o 87.

subsidiairement lorsque la sanction civile ou administrative n'est plus une réponse suffisante¹⁵⁵⁷. En matière d'accidents de la circulation, si la sanction civile de la limitation ou de l'exclusion de l'indemnisation de la victime conductrice fautive semble en soi suffisante, elle peut être complétée par la sanction pénale, assurant au moins les mêmes objectifs.

Pour déterminer si les effets de la sanction pénale sur le conducteur auteur d'une infraction au Code de la route se juxtaposent à ceux de la sanction civile énoncée à l'article 4 de la loi de 1985, il demeure essentiel d'identifier au préalable la nature de la sanction pénale. La faute pénale du conducteur peut être punie d'une peine conçue comme « *le châtement édicté par la loi à l'effet de prévenir et, s'il y a lieu, de réprimer l'atteinte à l'ordre social qualifiée d'infraction* »¹⁵⁵⁸. Mais le conducteur peut également se voir appliquer une alternative à la peine, c'est-à-dire une mesure de sûreté qui « *n'est pas une punition de la faute pénale et ne repose donc pas sur la culpabilité de son auteur, mais sur un état dangereux qu'elle a pour vocation de faire cesser pour l'avenir* »¹⁵⁵⁹. Cette sanction se distinguerait nettement de la peine dès lors qu'elle n'a qu'une fonction préventive dont l'objectif est de lutter contre le renouvellement des infractions. Toutefois, cette sanction s'en rapproche car si elle n'a pas pour objectif de faire souffrir le délinquant, elle le fait pourtant. Par exemple, « *le retrait de permis de conduire à un individu condamné pour conduite sous l'empire d'un état alcoolique, mesure de sûreté dans le principe, est en fait ressenti par l'intéressé comme une peine, une souffrance psychologiquement, la privation d'un droit* »¹⁵⁶⁰. Reste que ces deux types de sanctions emportent plusieurs effets selon la nature de la faute commise, les uns se confondant avec la sanction civile de l'article 4 de la loi Badinter, les autres s'en distinguant.

342. La vocation morale de la sanction pénale. La sanction prévue par le droit pénal et la sanction civile issue de la loi de 1985 assurent toutes deux une vocation morale, faisant ainsi figure de doublon dans le cadre de l'objectif poursuivi. La matière pénale assure en effet déjà la rétribution du conducteur. Il n'y aurait donc pas lieu de limiter leur indemnisation en qualité de victime sur le fondement de l'article 4 de la loi de 1985 afin d'assurer cette vocation morale.

La sanction pénale, et notamment la peine, « *poursuit un but rétributif en ce qu'elle exprime la réprobation de la société à l'égard de l'infraction (...)* ; [elle] vient compenser

¹⁵⁵⁷ *Ibid.*

¹⁵⁵⁸ CORNU G., *Vocabulaire juridique, op.cit.*, spéc. p. 745.

¹⁵⁵⁹ BONIS É., PELTIER V., *Droit de la peine*, 3^e éd., 2019, LexisNexis, Manuels, 866 p., spéc. p. 5, n° 10. V. aussi : PRADEL J., *Droit pénal général*, 22^e éd., 2019, CUVAS, Référence, 828 p., spéc. p. 556, n° 626.

¹⁵⁶⁰ *Ibid.*, spéc. p. 561, n° 633.

symboliquement le mal causé par l'infraction à la société »¹⁵⁶¹. Parce que la sanction pénale a donc un aspect rétributif¹⁵⁶², le conducteur d'un véhicule terrestre à moteur qui commet une faute constitutive d'une infraction au Code de la route portant atteinte à un intérêt supérieur, à une valeur sociale protégée par la loi pénale, doit en supporter les conséquences afflictive et infamante. Eu égard à la nature et à la gravité de l'acte infractionnel commis, le conducteur doit donc subir légitimement une atteinte adaptée, certaine et proportionnelle à sa personne, à son patrimoine ou à ses droits. Il devra en être ainsi dans le cas par exemple du prononcé d'une mesure de sûreté qui porte atteinte à l'intégrité du conducteur, d'une peine privative, telle que l'emprisonnement, ou restrictive de liberté, telle que l'obligation d'accomplir un stage de sensibilisation à la sécurité routière du fait d'un délit routier, ou encore l'accomplissement d'un travail d'intérêt général prononcé à la suite d'un délit routier grave portant atteinte à sa liberté. Il en sera ensuite de même d'une amende pénale ou d'une confiscation du véhicule ayant servi à commettre l'infraction portant atteinte à son patrimoine. Enfin, il sera encore possible de prononcer la privation de l'individu de ses prérogatives professionnelles, telle que la suspension du permis de conduire ou encore l'interdiction d'utiliser un permis, portant alors atteinte aux droits du conducteur.

En outre, propre à la matière pénale, la personnalisation de la sanction, notamment son individualisation, ainsi que le degré de maturité de l'agent en sa qualité de majeur ou de mineur, influent également sur la rétribution du conducteur. Un tel processus est par ailleurs censé favoriser l'amendement social, voire moral du conducteur. Cela reste néanmoins assez hypothétique du fait qu'il dépend d'un travail de réflexion personnel du délinquant routier.

343. La vocation sociale de la sanction pénale. En outre, la sanction pénale se distingue de la sanction civile de l'article 4 de la loi de 1985 du fait de sa vocation sociale. Peu de sanctions en matière d'infractions routières ont une vocation sociale, notamment de réadaptation sociale, comme par exemple le stage de sensibilisation à la sécurité routière. Comme l'affirme un auteur, « *la logique de ce stage est clairement prophylactique. C'est une mesure de défense sociale que l'on a ainsi érigée en peine [dépourvue d'une dimension afflictive] pour l'introduire dans notre arsenal répressif.* »¹⁵⁶³. Ce stage obligatoire est « *destiné à éviter la réitération de comportements dangereux, il doit obligatoirement comprendre une intervention portant sur les facteurs généraux de l'insécurité routière, un ou*

¹⁵⁶¹ *Ibid.*

¹⁵⁶² Art. 130-1 du C. pén., issu de la loi n° 2014-896 du 15 août 2014.

¹⁵⁶³ DREYER E., *op.cit.*, spéc. p. 1130, n° 1453.

*plusieurs enseignements spécialisés dont l'objet est d'approfondir l'analyse de situations ou de facteurs généraux d'accidents de la route*¹⁵⁶⁴. *Il peut également comprendre un entretien avec un psychologue et même un enseignement pratique de la conduite* »¹⁵⁶⁵.

Davantage de sanctions en matière d'infractions routières ont pour effet de neutraliser le délinquant routier. Certaines d'entre elles peuvent l'exclure de la société à travers une privation temporaire de liberté en fonction de la gravité de l'acte qu'il a commis, à moins qu'un aménagement de peine évince la fonction d'exclusion qui lui est attachée au profit d'une fonction distincte, telle que l'insertion du conducteur fautif. D'autres vont simplement avoir pour effet d'éloigner le conducteur du corps social des usagers de la route. Il en est ainsi par exemple de l'interdiction prononcée de conduire des véhicules terrestres, voire de soustraire le conducteur du cadre de la circulation lorsqu'est prononcée à son encontre la suspension ou le retrait de son permis de conduire. L'objectif est alors de protéger la catégorie des automobilistes du risque de renouvellement potentiel de l'infraction commise¹⁵⁶⁶.

344. L'étendue de l'aspect dissuasif de la sanction pénale : un objectif visé. Enfin, il ne doit pas être omis que de tels effets attachés à la sanction pénale ont également une vocation préventive. En effet, l'existence de l'arsenal des sanctions est « *censée suffire à dissuader, d'une part, d'une façon générale, le citoyen de commettre une infraction et, d'autre part, plus spécifiquement, le condamné de recommencer* »¹⁵⁶⁷. La menace de la sanction doit ainsi décourager l'éventuel délinquant mais aussi prévenir une quelconque récidive. Comme l'énonçait Montaigne, « *on ne corrige pas celui qu'on prend, on corrige les autres par lui* »¹⁵⁶⁸. L'effet dissuasif de la sanction à l'égard du conducteur fautif est d'ailleurs particulièrement présent en droit pénal. L'arsenal répressif existe, tant pour dissuader les comportements pouvant participer en partie ou totalement à la réalisation de l'accident de la circulation, que pour ceux qui pourraient en aggraver le risque de survenance. Le droit pénal a effectivement mis en place de nombreuses sanctions relatives à la commission d'une infraction routière matérielle consommée à l'origine de l'accident. C'est d'ailleurs ce point qui fait doublon avec la sanction civile énoncée à l'article 4 de la loi Badinter. Mais aussi et à l'inverse, le droit pénal a instauré des sanctions relatives à la commission d'une infraction formelle constituée, telle qu'un excès

¹⁵⁶⁴ Art. 131-35-1 C. pén.

¹⁵⁶⁵ BONIS É., PELTIER V., *op.cit.*, spéc. pp. 100 et 101, n° 213. V. sur ce point : art. R. 223-5 C. route.

¹⁵⁶⁶ Conformément aux art. 131-6, 1°, 131-14, 1° et 131-16, 1° C. pén.

¹⁵⁶⁷ BONIS É., PELTIER V., *op.cit.*, spéc. p. 214, n° 432.

¹⁵⁶⁸ MONTAIGNE, *Essais*, Pocket, 2009, 544 p., Livre II, chap. VII.

de vitesse excessif contraignant le conducteur à lui faire perdre le contrôle de son véhicule¹⁵⁶⁹. L'objectif est alors dans ce cas d'incriminer, en amont de la réalisation du résultat, le comportement délictueux présumant l'obtention du résultat redouté par le législateur¹⁵⁷⁰. Dans cette même lignée préventive, la commission d'une infraction obstacle indéterminée, telle que la conduite en état d'ivresse manifeste est également pénalement réprimée¹⁵⁷¹, sans attendre que le chauffard perde potentiellement le contrôle de son véhicule et se rende par exemple coupable d'homicide involontaire. La différence entre ces deux dernières infractions tient au fait que la première serait directement en relation causale avec le résultat que la loi souhaite éviter, alors que la seconde suivrait le chemin de *l'iter criminis* de l'infraction matérielle. L'infraction-obstacle peut ainsi être retenue en concours réel avec l'infraction qui la suit¹⁵⁷². Un auteur déplore d'ailleurs cette situation, car « *si l'élément matériel de ces deux infractions s'avère différent, leur élément moral paraît d'ores et déjà commun : une telle solution revient à punir deux fois la même faute, ce qui semble contestable* »¹⁵⁷³. À travers ces fautes sanctionnées transparaît celles nommées en droit civil, celles de fautes de conduite et de comportement, qui participent de la limitation ou de l'exclusion du droit à indemnisation des conducteurs victimes de l'accident corporel de la circulation. Conformément à la lettre de l'article 4 de la loi Badinter, il convient que la considération de telles fautes poursuit ce même objectif de dissuasion. Mais à une différence près que son esprit exige la preuve de la relation causale entre la commission d'une de ces fautes et la réalisation du dommage subi par la victime conductrice. La matière pénale assurerait donc plus largement cet aspect dissuasif, eu égard à la sanction systématique des comportements constitutifs d'actes infractionnels routiers.

345. En définitive, les effets de la sanction diffèrent selon la nature de celle-ci et de sa gravité. Seuls certains d'entre eux sont à considérer, eu égard aux peines ou mesures de sûreté attachés à l'acte infractionnel commis par le conducteur. Reste donc à identifier ces sanctions précitées qui répriment un comportement constitutif d'un délit routier ou d'une contravention routière imputable au conducteur, se juxtaposant alors à la sanction civile affirmée à l'article 4 de la loi de 1985.

¹⁵⁶⁹ Selon l'art. R. 413-17 C. route : « *le fait, pour tout conducteur, de ne pas rester maître de sa vitesse ou de ne pas la réduire dans les cas prévus au présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe* ». V. en ce sens : Cass. crim., 1^{er} oct. 2013, n° 12-83.143 : *Bull. crim.*, n° 184.

¹⁵⁷⁰ En ce sens : DREYER E., *op.cit.*, spéc. p. 614, n° 747.

¹⁵⁷¹ Conformément à l'art. L. 234-1, II C. route affirmant que le fait de conduire un véhicule en état d'ivresse est puni de deux ans d'emprisonnement et de 4500 euros d'amende. V. en ce sens : Cass. crim., 28 févr. 2017, n° 16- 80.744 : *Bull. crim.*

¹⁵⁷² En ce sens : DREYER E., *op.cit.*, spéc. p. 616, n° 748.

¹⁵⁷³ *Ibid.*

346. La juxtaposition des différentes sanctions applicables au conducteur auteur d'un délit routier. L'existence du droit pénal en matière de délits routiers a vocation d'une part à sanctionner les comportements les moins acceptables. Cela permet ainsi d'assurer une certaine responsabilisation de l'usager de la route, très souvent généralisée par un mécanisme assurantiel et participant alors de l'idéologie de la réparation fortement ancrée en droit civil, notamment au sein de la loi Badinter. L'existence du droit pénal en la matière permet d'imposer d'autre part une discipline sociale. Celle-ci se réalise à travers des sanctions systématiques, au moyen d'une lutte opérée à l'encontre de manquements collectivement créateurs de risque de circulation ou de ceux aggravant potentiellement le dommage accidentel subi.

Lorsque la faute du conducteur au sens de l'article 121-3 du Code pénal¹⁵⁷⁴ est constitutive d'un délit routier, conçu comme l'infraction au Code de la route la plus grave du fait de son caractère intentionnel, se juxtaposent tout d'abord à la sanction civile affirmée à l'article 4 de la loi Badinter les peines principales. Plus précisément, il s'agit de celles de référence, soit l'emprisonnement et l'amende pénale. Il s'agit aussi de celles alternatives, peines privatives ou restrictives de droits¹⁵⁷⁵, telle que notamment la suspension du permis de conduire en cas d'homicide involontaire. S'ajoutent à ces peines alternatives, la peine de stage de sensibilisation à la sécurité routière par exemple, mais aussi la peine de sanction-réparation. S'y ajoutent encore les peines secondaires. Plus précisément, les peines complémentaires correctionnelles, tant facultatives qu'obligatoires¹⁵⁷⁶, viennent « *parfaire la décision de condamnation, en participant à la personnalisation de la sanction* »¹⁵⁷⁷ selon les circonstances de commission de l'infraction et la personnalité de son auteur. Il s'agit par exemple de l'interdiction de conduire certains véhicules terrestres à moteur pour cinq ans au plus¹⁵⁷⁸, y compris ceux pour la conduite desquels le permis de conduire n'est pas exigé, ou encore de l'immobilisation du véhicule dont l'auteur de l'infraction est le propriétaire. Ces deux types de peines complémentaires étant en outre déjà inscrites dans la nomenclature des peines

¹⁵⁷⁴ Selon cet article, trois types de fautes ordinaires non intentionnelles existent selon un ordre de gravité spécifique : « *la faute manifestement aggravée ou mise en danger délibérée* » aux alinéas 2 et 4, la faute caractérisée à l'alinéa 4, et la faute simple, d'imprudence ou de négligence, dite parfois aussi faute ordinaire, à l'alinéa 3.

¹⁵⁷⁵ Énoncées à l'art. 131-6 C. pén.

¹⁵⁷⁶ Conformément à l'art. 131-10 C. pén.

¹⁵⁷⁷ **BONIS É., PELTIER V.**, *op.cit.*, spéc. p. 123, n° 254.

¹⁵⁷⁸ V. à titre d'illustration l'art. 221-8, 7° C. pén. L'interdiction de solliciter la délivrance d'un nouveau permis de conduire fait, quant à elle, suite à l'annulation d'un précédent permis. L'exécution de cette mesure faisant suite à l'annulation de ce document ne prend effet qu'à compter du jour de la notification de la mesure par l'agent de l'autorité chargé de l'exécution : Cass. crim., 28 nov. 2012, n° 12-82.183 : *Bull. crim.*, n° 263, *Dr. pén.* 2013, comm. 23, obs. ROBERT J.-H.

principales encourues, seul le stage de sensibilisation à la sécurité routière¹⁵⁷⁹ illustrerait une peine complémentaire « par nature »¹⁵⁸⁰.

En outre, le conducteur sera sévèrement puni lorsque son comportement ou sa conduite fautive est constitutif d'une circonstance aggravante du délit routier retenu¹⁵⁸¹. À titre d'illustration, la peine du conducteur d'un véhicule terrestre à moteur est aggravée s'il n'était pas titulaire du permis de conduire exigé par la loi lorsqu'il a commis un homicide involontaire imputable à un accident de la circulation¹⁵⁸². La peine s'alourdit en outre si ce dernier cumule deux circonstances aggravantes ou plus. Tel est le cas lorsque le conducteur en état d'ivresse et sous l'emprise de stupéfiants est à l'origine d'un accident corporel de la circulation dont il est également la victime¹⁵⁸³.

347. La juxtaposition des différentes sanctions applicables au conducteur auteur d'une contravention routière. Une toute autre logique s'applique en cas de contraventions ou infractions de police. *« Il ne s'agit plus, avec une sanction menaçante, d'exprimer la réprobation par la société de comportements affectant durablement l'ordre public. Il s'agit d'imposer une discipline sociale en luttant contre des manquements qui, sans présenter individuellement une véritable importance, n'en sont pas moins collectivement insupportables : sans doute un stationnement gênant ou abusif n'engendre pas un trouble grave à l'ordre public (C. route, art. R. 417-10) ; il en va de même pour le fait de conduire sans porter de ceinture de sécurité (C. route, art. R. 412-1) ou en chevauchant une ligne continue (C ; route, art. 412-19) etc. Néanmoins, si chacun s'autorisait à agir de la sorte, la circulation routière deviendrait vite anarchique et dangereuse »*¹⁵⁸⁴.

La faute contraventionnelle, présumée imputable à son auteur, est dénuée de toute connotation morale car elle se limite au fait à l'occasion duquel une prescription légale ou réglementaire a été violée¹⁵⁸⁵. Pouvant être jugée par le tribunal de police donnant lieu à une composition pénale¹⁵⁸⁶ ou à une condamnation sur la base d'une ordonnance pénale rendue sans débat préalable¹⁵⁸⁷, cette faute constitue une infraction routière mineure, pénalement répréhensible et divisée en cinq classes selon sa gravité, donnant alors lieu à diverses

¹⁵⁷⁹ Art. 131-35-1 C. pén.

¹⁵⁸⁰ **BONIS É., PELTIER V.**, *op.cit.*, spéc. pp. 100-101, n° 213.

¹⁵⁸¹ Conformément à l'art. 221-6-1 C. pén.

¹⁵⁸² Conformément à l'art. 221-8 C. pén.

¹⁵⁸³ Conformément à l'art. 221-8 C. pén.

¹⁵⁸⁴ **DREYER E.**, *op.cit.*, spéc. p. 80, n° 93.

¹⁵⁸⁵ *Ibid.*, spéc. p. 81, n° 94.

¹⁵⁸⁶ Art. 41-3 CPP.

¹⁵⁸⁷ Art. 524 et s. CPP.

sanctions¹⁵⁸⁸. Selon l'article 131-12 du Code pénal¹⁵⁸⁹, lorsque la personne physique commet un acte infractionnel de nature contraventionnelle, elle encourt alternativement¹⁵⁹⁰, soit une amende de nature forfaitaire délictuelle préalablement fixée par le législateur¹⁵⁹¹ et dont le paiement spontané éteint l'action publique¹⁵⁹², soit des peines privatives ou restrictives de droits, telles que la suspension du permis de conduire¹⁵⁹³ ou encore l'immobilisation du véhicule du condamné.¹⁵⁹⁴ Aussi cumulable avec l'amende de police, peut être prononcée une peine de sanction-réparation¹⁵⁹⁵. Ces peines principales se juxtaposent à la sanction civile de l'article 4 de la loi de 1985. Et elles ne sont pas les seules. Ces peines ne font pas obstacle au prononcé de peines complémentaires¹⁵⁹⁶, telles que l'interdiction de conduire certains véhicules¹⁵⁹⁷ ou l'obligation d'effectuer un travail d'intérêt général¹⁵⁹⁸. Ces peines font donc

¹⁵⁸⁸ Sur les diverses contraventions de police en matière de circulation routière : art. R.232 à R.247-10 C. route.

¹⁵⁸⁹ Art. modifié par la loi n° 2007-297 du 5 mars 2007 *relative à la prévention de la délinquance (1)*, art. 64, *JORF* 7 mars 2007.

¹⁵⁹⁰ Conformément à l'art. 131-15 C. pén. : « *la peine d'amende ne peut être prononcée cumulativement avec une des peines privatives ou restrictives de droits* ».

¹⁵⁹¹ Cette peine concerne les contraventions des quatre premières classes. V. à ce propos les articles L. 121-4, L. 121-4-1 et L. 121-5 C. route ; art. 529-7 à 530-4 CPP. *Adde* : sur l'extension du champ de l'amende forfaitaire à certains délits, v. : loi n° 2019-222 du 23 mars 2019 *de programmation 2018-2022 et de réforme pour la justice (1)*, *JORF* n° 0071 du 24 mars 2019, et notamment l'extension à des délits les moins graves : Cons. const., n° 2019-778 DC du 21 mars 2019.

¹⁵⁹² Art. 529 s. CPP.

¹⁵⁹³ Sur les infractions susceptibles d'entraîner la suspension du permis de conduire : art. R.265 à R. 266 C. route. V. aussi : art. 131-14, 1° C. pén. : « *pour les contraventions de 5^{ème} classe, une ou plusieurs des peines privatives ou restrictives de droits suivantes peuvent être prononcées : 1° La suspension, pour une durée d'un an ou plus, du permis de conduire, cette suspension pouvant être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle ; cette limitation n'est toutefois pas possible en cas de contravention pour laquelle la suspension du permis de conduire, encourue à titre de peine complémentaire, ne peut pas être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle (...)* ».

¹⁵⁹⁴ Art. 131-14, 2° C. pén. : « *pour les contraventions de 5^{ème} classe, une ou plusieurs des peines privatives ou restrictives de droits suivantes peuvent être prononcées : 2° L'immobilisation, pour une durée de six mois au plus, d'un ou plusieurs véhicules appartenant au condamné (...)* ».

¹⁵⁹⁵ Peine prévue par l'article 131-15-1 C. pén. : « *pour toutes les contraventions de 5^e classe, la juridiction peut prononcer à la place ou en même temps que la peine d'amende [dont le montant ne peut excéder 1500 euros] la peine de sanction-réparation selon les modalités prévues par l'article 131-8-1(...); 6° La confiscation de la chose qui a servi ou était destinée à mettre l'infraction ou de la chose qui en est le produit. (...)* ».

¹⁵⁹⁶ Énumérées aux articles 131-16 du Code pénal pour les contraventions des quatre premières classes, et 131-17 du Code pénal pour les contraventions de 5^{ème} classe. En matière routière, seules certaines dispositions sont à considérer. Selon l'art. 131-16 C. pén. : « *le règlement qui réprime une contravention peut prévoir, lorsque le coupable est une personne physique, une ou plusieurs des peines complémentaires suivantes :*

1° La suspension, pour une durée de trois ans ou plus, du permis de conduire, cette suspension pouvant être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle sauf si le règlement exclut expressément cette limitation ;

5° La confiscation de la chose qui a servi ou était destinée à commettre l'infraction ou de la chose qui en est le produit ;

6° L'interdiction de conduire certains véhicules terrestres à moteur, y compris ceux pour la conduite desquels le permis de conduire n'est pas exigé, pour une durée de trois ans au plus ;

7° Les peines de stage prévues à l'article 131-5-1 ». Selon l'art. 131-17 al. 2 dudit Code : « *le règlement qui réprime une contravention de la 5^e classe peut également prévoir, à titre de peine complémentaire, la peine de travail d'intérêt général pour une durée de vingt à cent vingt heures* ».

¹⁵⁹⁷ Art. 131-16, 6° C. pén.

¹⁵⁹⁸ Art. 131-17, 2° C. pén.

également figures de doublon avec la sanction civile du conducteur qui est instituée sur le fondement de la loi Badinter.

348. Avant-propos conclusifs du second paragraphe. En définitive, un panel de sanctions pénales à valeur morale ou sociale, qui participent sans nul doute à la poursuite de l'objectif d'intérêt général de prévention et d'amélioration de la sécurité routière¹⁵⁹⁹, existent d'ores et déjà en droit pénal à l'encontre du conducteur fautif victime de l'accident corporel de la circulation. De telles sanctions se juxtaposent, tout comme celles prévues par le droit des assurances, à la règle issue de l'article 4. Ceci démontre alors une certaine redondance dans l'objectif que la loi poursuit. Cela participe ainsi de l'incertitude de l'effectivité de la sanction civile prévue par une telle disposition. Dès lors, comme l'affirme Monsieur le Professeur Patrice Jourdain, « *n'est-il pas préférable de laisser au droit pénal la charge de sanctionner de tels comportements – ce qu'il fait déjà – quitte à accroître encore les sanctions si on ne les juge pas assez lourdes ?* »¹⁶⁰⁰. L'arsenal répressif luttant en matière de sécurité routière s'intensifie toujours un peu plus, notamment à l'égard du conducteur fautif¹⁶⁰¹, la suppression, à tout le moins l'amodrissement de la sanction civile issue de l'article 4 de la loi Badinter lorsque ce dernier est victime d'un accident corporel de la circulation, semble dès lors opportun.

349. Avant-propos conclusifs de la seconde section. La Cour de cassation, lors de son rôle de filtrage, a approuvé la démarche du législateur de 1985 en acceptant le motif d'inégalité au regard de la sauvegarde de l'intérêt général à la sécurité routière. Or, le traitement défavorable des victimes conductrices est non proportionné au regard de cet objectif. La protection retreinte des droits fondamentaux relatifs à leur personne *via* une limitation ou une exclusion de leur droit à indemnisation ne peut en l'occurrence se justifier au nom de cet intérêt général. La sanction civile énoncée à l'article 4 de la loi de 1985 est dépourvue d'effet dissuasif, notamment en raison de la préexistence de sanctions assurantielles et pénales assurant davantage un tel objectif. À cet égard convient-il d'affirmer que la règle issue de l'article 4 de la loi Badinter et une sanction civile qui ne saurait donc se justifier au regard de l'intérêt général de la sécurité routière. Celle-ci devrait alors supprimée.

¹⁵⁹⁹ En ce sens : **JOURDAIN P.**, « Faute de la victime conductrice : le retour à l'orthodoxie de l'assemblée plénière de la Cour de cassation », *art.cit.*, II, 10078.

¹⁶⁰⁰ *Ibid.*

¹⁶⁰¹ Avec la loi contre la violence routière (2003), la loi LOPPSI 2 (2011) par exemple, et plus récemment avec la loi de modernisation de la justice du XXI^e siècle (2016) renforçant les procédures administratives et pénales.

CONCLUSION DU CHAPITRE 1

350. L'inégalité entre victimes d'accidents corporels de la circulation injustement traitée : l'insuffisance des critères motivant la non-transmission des QPC.

Dans chacune des questions prioritaires de constitutionnalité qui lui ont été transmises, la Cour de cassation a interprété l'article 4 de la loi du 5 juillet 1985 dans un sens qu'elle estime conforme au principe constitutionnel d'égalité. Cela lui a permis de juger, dans le même temps, que de telles questions ne sont pas sérieuses et qu'il n'y a donc pas lieu à renvoyer ces QPC au Conseil constitutionnel. Or, si une demande invoque un principe constitutionnel existant, comme en l'espèce le principe constitutionnel d'égalité, cette question revêt pourtant un caractère évidemment sérieux. La loi organique impose au juge la rédaction d'une « décision motivée » faisant état des différents éléments permettant d'expliquer l'absence de sérieux de la demande¹⁶⁰². À cet égard, les conseillers à la Cour de cassation, dans l'accomplissement de leur rôle de filtrage, se sont inspirés de l'esprit et de l'objectif poursuivis par la disposition en cause pour justifier de sa conformité au principe d'égalité et notamment de responsabilité, de sorte d'en déduire l'absence de sérieux des demandes.

Or, lorsque la Cour de cassation a été amenée à statuer sur ces différentes QPC, elle a répondu à côté des questions qui lui ont été posées¹⁶⁰³. Il n'est effectivement pas clairement justifié que la catégorie des conducteurs victimes soit traitée différemment que celle des non-conducteurs. Il n'aurait pas dû être fait abstraction que certains acteurs et facteurs participent à la survenance d'un accident. La poursuite de l'objectif de sécurité routière, sous-jacente à la loi du 5 juillet 1985, ne semble pas non plus être un élément suffisant qui permet de légitimer la différence de traitement opérée. En effet, d'autres sanctions hors-loi permettent à plus juste titre de poursuivre cet objectif d'intérêt général. Les motifs respectifs constitués par l'existence d'une différence objective de situation et d'une poursuite d'intérêt général ne sont pas suffisants pour justifier de la non-méconnaissance du principe d'égalité entre les victimes d'accidents corporels de la circulation. La distinction instaurée par la loi précitée est donc de toute évidence inégale et cette inégalité est pour le moins radicale. Il demeure donc regrettable et injustifié que la Cour de cassation n'ait pas jugé utile de transférer au Conseil constitutionnel de telles questions prioritaires de constitutionnalité relatives à cette inégalité dénoncée.

¹⁶⁰² CALLET C., *Le sérieux et le manifeste en droit judiciaire privé*, Thèse, Aix-Marseille, 2015, 462 p., spéc. p. 44 à 48.

¹⁶⁰³ GROUDEL H., « Le conducteur victime et la Constitution », *art.cit.*, repère 9.

Qui plus est, cette réticence de la Cour de cassation à transmettre les questions de constitutionnalité laisse perplexe. En l'espèce, la Cour semble s'être octroyée le droit de surpasser son simple rôle de filtrage en ce qu'elle opère elle-même un contrôle de constitutionnalité à l'égard des questions posées. Or, le contrôle du respect de l'égalité aurait dû uniquement revenir au juge constitutionnel, dans la mesure où l'égalité n'est pas un droit fondamental absolu et inconditionnel. C'est au Conseil qu'aurait dû revenir la tâche de vérifier l'effectivité du droit à l'égalité, et plus précisément la pertinence des justifications de la différence de traitement qu'opère la loi du 5 juillet 1985. Aussi, afin que le Conseil constitutionnel ne puisse de nouveau être esquivé de la question de la méconnaissance de l'article 4 de la loi Badinter au droit à l'égalité pouvant éventuellement se reposer à l'avenir, apparaît-il souhaitable que soit redéfinie la mission de « filtre » dévolue à notre Cour régulatrice. Une solution pourrait être de limiter cette mission, en empêchant la Cour d'opérer un pré-examen de constitutionnalité de la loi ou de l'une de ses dispositions lorsqu'elle examine le caractère sérieux de la question posée¹⁶⁰⁴. Cela permettrait ainsi d'assurer une cohérence juridique. Lors du contrôle opéré, la Cour doit simplement se limiter à trier les « *questions fantaisistes ou à but dilatoire* »¹⁶⁰⁵, de sorte que l'effectivité du droit en cause, au gré du justiciable qui la critique, puisse être renforcée.

En somme, il est fort regrettable que la Haute Cour n'ait pas saisi l'opportunité de renvoyer au Conseil constitutionnel la question de savoir si l'article 4 de la loi de 1985 ne serait pas contraire à notre Constitution. Pour cause, l'aperception d'un traitement préférentiel du dommage corporel réparable de la victime conductrice s'observe de manière certaine, tant au sein de la doctrine qu'au sein de la Chancellerie.

¹⁶⁰⁴ En ce sens : **GIRARD B.**, *op.cit.*, spéc. p. 91, n° 75.

¹⁶⁰⁵ *Ibid.*

CHAPITRE 2

L'APERCEPTION D'UN TRAITEMENT PRÉFÉRENTIEL DU DOMMAGE CORPOREL RÉPARABLE DE LA VICTIME CONDUCTRICE

351. L'amélioration envisagée du droit à indemnisation des victimes conductrices ajournée. L'article 4 de la loi de 1985 n'a pas été jugé inconstitutionnel. Pourtant, les propositions multiples d'abrogation de cet article démontrent que « la situation objective » dans laquelle se trouveraient les conducteurs victimes en tant que créateurs de risque d'accident et le « but d'intérêt général » poursuivi par la loi, ne suffisent plus à justifier la privation d'un droit à une réparation irréductible du dommage corporel en leur faveur. L'aperception d'un traitement préférentiel du dommage corporel réparable de la victime conductrice émane tant de la doctrine que des divers projets de réforme qui se sont succédé. Toutefois, le dernier projet de réforme de 2017, le plus abouti quant à l'amélioration envisagée du sort du conducteur victime, est pour l'heure ajourné depuis la proposition sénatoriale du 20 juillet 2020 portant réforme de la responsabilité civile.

Bien que la réforme n'aille malheureusement pas jusqu'au terme de sa logique, elle avait néanmoins le mérite de suggérer une certaine harmonisation des régimes d'indemnisation des victimes d'accidents corporels de la circulation. La victime conductrice était certes, encore une fois privée d'un droit du dommage corporel similaire à celui des victimes non-conductrices, mais sa faute simple ne lui était toutefois plus opposable. Cela permettait d'affirmer enfin la reconnaissance d'un traitement préférentiel de son dommage corporel réparable. À cet égard, l'ajournement d'un traitement préférentiel du dommage corporel reconnu aux victimes conductrices est alors particulièrement critiquable (**Section 1**). Cela d'autant plus qu'une telle décision est influée par l'enjeu économique subi par les compagnies d'assurances tel qu'en 1985. Si une telle réforme venait à voir le jour, celles-ci se verraient contraintes de faire face au coût prétendument excessif de l'indemnisation de cet usager de la route¹⁶⁰⁶. Aussi, et à

¹⁶⁰⁶ « Lors de leur dernière audition le 10 octobre 2019, les représentants de la direction des affaires civiles et du sceau (DACS) du ministère de la justice ont ainsi indiqué être toujours en attente d'arbitrages interministériels au regard des incidences économiques de certains aspects de la réforme envisagée, en particulier (...) l'extension aux chemins de fer et tramways de la loi Badinter, l'amélioration du sort du conducteur victime (...) », in Rapport d'information n° 663 fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du Règlement et d'administration générale (1) sur la responsabilité civile, par MM. Jacques BIGOT et André REICHARDT, Sénateurs, enregistré à la Présidence du Sénat le 22 juillet 2020, session extraordinaire de 2019-2020, spéc. 15, [disponible en ligne] : <http://www.senat.fr/rap/r19-663/r19-6631.pdf>. À titre d'illustration, sur la doctrine affirmant clairement que le lobby des assurances est une fois de plus présent, empêchant la réforme de la

l'analyse des différentes raisons susmentionnées, pourrait-on alors envisager de contourner l'ajournement d'un traitement préférentiel du dommage corporel reconnu aux victimes conductrices par le biais de différentes propositions, de sorte d'asseoir la primauté de la réparation du dommage corporel au sein de la loi du 5 juillet 1985 (**Section 2**).

Section 1. L'ajournement critiquable d'un traitement préférentiel du dommage corporel reconnu aux victimes conductrices

352. L'ajournement d'un traitement préférentiel du dommage corporel reconnu aux conducteurs victimes est tout d'abord critiquable. Au-delà de l'imperfection de la réforme qu'envisageait le projet Urvoas des articles 1 à 6 de la loi Badinter, en ce que le projet ne reconnaissait pas un droit à indemnisation similaire à celui des victimes non-conductrices, le projet de réforme avait néanmoins le mérite de vouloir reconnaître la valeur supérieure de leur dommage corporel réparable sur leur dommage matériel, et ce à travers une indemnisation quasi-automatique de l'atteinte à l'intégrité de la personne (§1).

La décision d'écarter une telle évolution est d'autant plus critiquable qu'elle s'inscrivait dans un mouvement plus général de reconnaissance de la primauté de la réparation du dommage corporel réparable à toutes victimes de droit commun, dans le cadre de la responsabilité civile délictuelle. Cette décision est donc incohérente lorsque l'on voit que la Chancellerie maintient et accepte de reconnaître aux victimes de droit commun la valeur supérieure de leur dommage corporel réparable sur leurs autres dommages subis. Celle-ci leur accorde alors une protection indemnitaire qui est supérieure à celles des victimes conductrices d'un accident corporel de la circulation, pour lesquelles la doctrine réclame pourtant depuis plus de trente-cinq ans une telle faveur (§2).

loi Badinter : **BRUN PH.**, « Propos introductif à deux voix : quelle(s) politique(s) juridique(s) pour réformer la responsabilité civile ? », in **MALLET-BRICOUT B.** (dir.), *Vers une réforme de la responsabilité civile française*, 2018, Dalloz, Thèmes & commentaires, Actes, pp. 1-15, spéc. p. 5 ; **JOURDAIN P.**, « Rapport introductif », *art.cit.*, doss. spéc., n° 16, spéc. p. 9, n° 19 ; **MEKKI M.**, « Le projet de réforme du droit de la responsabilité civile : maintenir, renforcer et enrichir les fonctions de la responsabilité civile », *Gaz. pal.* 2016, p.17 ; **MEKKI M.**, « Le projet de réforme du droit de la responsabilité civile du 13 mars 2017 : des retouches sans refonte », *Gaz. pal.* 2017, p. 12, spéc. p. 14.

§1. La volonté de reconnaître un traitement préférentiel au dommage corporel de la victime conductrice

353. L'intégration du droit des accidents de la circulation dans le Code civil s'inscrivait-elle dans l'objectif de lutter contre un « *droit en miettes* »¹⁶⁰⁷ ? Les projets français de réforme du droit de la responsabilité civile délictuelle font état d'une volonté certaine de consacrer aux victimes conductrices un droit à réparation du dommage corporel similaire à celui des victimes non-conductrices (A). Mais le dernier projet gouvernemental, moins ambitieux, démontre que cette volonté a muté en faveur d'un traitement préférentiel du dommage corporel réparable de la victime non-conductrice distinct de celui de la victime conductrice (B).

A. L'unification initialement souhaitée du droit à réparation du dommage corporel des victimes d'accidents corporels de la circulation

354. **L'alignement du traitement indemnitaire des victimes conductrices sur celui des victimes non-conductrices au sein des projets de réforme doctrinaux.** La proposition d'amélioration du sort de la victime conductrice est flagrante au sein de l'avant-projet doctrinal Catala portant réforme du droit des obligations en 2005 (et la proposition de la loi Béteille, qui le reprend largement¹⁶⁰⁸), ainsi que dans le projet Terré prônant une réforme du droit de la responsabilité civile en 2012. Tous deux s'inscrivent nettement dans la volonté actuelle de reconnaître un traitement préférentiel du dommage corporel réparable aux victimes d'accidents corporels de la circulation à travers un régime d'indemnisation irréductible unifié.

Ainsi, l'article 1385-2 de l'avant-projet Catala prévoit l'alignement du sort des victimes conductrices sur celui des victimes non-conductrices à travers l'abrogation de l'article 4 actuel de la loi. L'influence de la faute simple commise par les conducteurs sur l'étendue de leur indemnisation serait supprimée afin que ceux-ci puissent bénéficier d'un régime d'indemnisation de « tout ou rien », à l'image de celui en vigueur offert aux victimes non-

¹⁶⁰⁷ TUNC A., « Le droit en miettes », Sirey, 1977, 5 p.

¹⁶⁰⁸ La disposition de l'avant-projet Catala, citée après, marquant l'alignement du régime d'indemnisation des victimes conductrices sur celui des victimes non-conductrices est reprise dans la proposition de loi portant réforme de la responsabilité civile présentée par M. Laurent Béteille, Sénateur, et enregistrée à la présidence du Sénat le 9 juillet 2010 à l'article 1386-56 : « *les victimes sont indemnisées des préjudices résultant des atteintes à la personne, 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 (...)* ». La discrimination d'antan est ainsi abrogée et la responsabilité du fait des accidents de la circulation intégrée dans le Code civil. Ce faisant, la proposition Béteille maintient notamment le traitement privilégié des victimes ayant subi « *des préjudices résultant des atteintes à leur personne* » sur celles ayant subi « *des préjudices résultant d'une atteinte à ses biens* » au sein du régime « *De la responsabilité du fait des accidents de la circulation* ».

conductrices¹⁶⁰⁹. Comme l'affirme Madame le Professeur Geneviève Viney dans l'exposé des motifs, si une telle assimilation était prématurée en 1985, de nos jours, conducteurs, piétons et cyclistes sont exposés aux risques de la circulation dont l'indemnisation doit être prise en charge par l'assurance obligatoire, laquelle a comme principale raison d'être la garantie de ces risques¹⁶¹⁰. L'avant-projet maintient néanmoins et à juste titre, la cause d'exclusion de la réparation du fait de leur faute inexcusable, à la condition qu'elle soit la cause exclusive de l'accident¹⁶¹¹. Cette opposabilité vaut pour toutes les victimes d'accidents corporels de la circulation, sans qu'il y ait lieu de différencier selon leur statut de conducteur ou non, qui plus est, sans qu'il y ait lieu de vérifier si celles-ci se trouvaient en état de faiblesse lors de la réalisation de l'accident. La surprotection en faveur des victimes non-conductrices en raison des seuils – âge et santé – au-delà desquels la faute inexcusable de la victime est sans incidence sur son droit à réparation est en effet à bon droit supprimée. Une volonté d'assimiler le conducteur aux autres victimes se dessine dès lors, et par voie de conséquence, celle d'unifier réellement les régimes d'indemnisation¹⁶¹². Comme le révèle l'exposé des motifs prononcé par Madame le Professeur Geneviève Viney, « *le moment paraît en effet venu d'assimiler le conducteur aux autres victimes, en ne retenant contre lui, pour le priver d'indemnisation, que sa "faute inexcusable", à condition qu'elle ait été la "cause exclusive de l'accident" »*¹⁶¹³.

La fusion des régimes d'indemnisation des victimes non-conductrices et conductrices transparaît à l'article 26 alinéa 2 du projet Terré. L'abrogation de l'article 4 de la loi de 1985 est également approuvée par le groupe de travail constitué au sein de l'Académie des sciences morales et politiques dès lors qu'il supprime la distinction de la situation des victimes conductrices et de celle des victimes non-conductrices, qui est source d'inégalité¹⁶¹⁴. La privation de l'indemnisation des victimes non-conductrices est maintenue en raison de l'opposabilité de la faute inexcusable lorsqu'elle a été la cause exclusive de l'accident et

¹⁶⁰⁹ Conformément à l'art. 1385-2 de l'avant-projet disposant que « *les victimes [soulignons la neutralité choisie de ce terme sans distinction de statut] sont indemnisées des préjudices résultant des atteintes à la personne, sans que puisse leur être opposée leur propre faute (...)* », in CATALA P. (dir.), *op.cit.*, spéc. p. 169.

¹⁶¹⁰ Exposé des motifs, in CATALA P. (dir.), *ibid.*, spéc. p. 150.

¹⁶¹¹ Art. 1385-2 de l'avant-projet : « (...) à l'exception de leur faute inexcusable si elle a été la cause exclusive de l'accident ».

¹⁶¹² En réponse à cette modification proposée, la Cour de cassation a publié un rapport dans lequel ses propositions de réformes sont identiques (cons. 84) : « *il est principalement proposé [dans l'avant-projet Catala] d'aligner le régime applicable au conducteur victime d'un dommage corporel sur celui des autres victimes d'atteintes à l'intégrité physique et pour lui étendre le bénéfice de la règle de l'inopposabilité de principe de sa propre faute. La proposition est approuvée par une majorité du groupe qui relève que la mesure, envisagée par les inspirateurs de la loi de 1985 et soutenue par la Cour de cassation dans son rapport 2005, est appuyée par une doctrine quasi-unanime* ». Elle s'était en effet déjà prononcée en ce sens dans son rapport d'information en 2005.

¹⁶¹³ Exposé des motifs, in CATALA P. (dir.), *op.cit.*, spéc. p. 150.

¹⁶¹⁴ TERRÉ F. (dir.), *Pour une réforme du droit de la responsabilité civile*, févr. 2012, 87 p., spéc. p. 14.

justifierait dorénavant l'exclusion de l'indemnisation des victimes conductrices¹⁶¹⁵. Tout autant que le suggérait l'avant-projet Catala. Le projet Terré introduit néanmoins à l'article 26 alinéa 2 une protection supplémentaire en faveur des victimes d'accidents corporels. Cet article dispose en effet que lors de « *l'appréciation de la faute inexcusable, le juge aura égard à l'âge et à l'état physique ou psychique de la victime* ». S'il demeure regrettable que ces « seuils de faiblesse », bien qu'assouplis, soient réintégrés pour justifier éventuellement de l'absence d'incidence de la faute inexcusable sur le droit à réparation de la victime, cette proposition a néanmoins le mérite de s'appliquer à l'ensemble des victimes d'accidents corporels de la circulation et donc d'être étendue aux conducteurs. La recherche volontaire de leur dommage corporel, dont l'opposabilité à l'ensemble des victimes d'accidents corporels de la circulation, est évidemment conservée par les deux projets doctrinaux¹⁶¹⁶. Par contre, le projet Terré intègre directement une telle exception après avoir rappelé que « *les victimes ne peuvent se voir opposer la force majeure* »¹⁶¹⁷. Cela laisse entrevoir l'idée selon laquelle lorsque la victime est elle-même à l'origine d'une faute intentionnelle constitutive d'un cas de force majeure à l'égard des autres victimes, celle-ci lui est naturellement opposable afin de supprimer son droit à indemnisation.

En somme, une volonté très nette d'uniformisation des régimes d'indemnisation des victimes de dommages corporels en vigueur est donc à saluer au regard de l'impératif d'égalité souhaitable entre les victimes d'accidents corporels de la circulation. S'attachant à préserver ce même objectif, la Cour de cassation a proposé par la suite un seul et même régime au bénéfice de toutes ces victimes d'accidents corporels, mais d'une manière différente.

355. Une volonté confirmée par la Cour de cassation. Poursuivant le même objectif de rendre automatique et irréductible la réparation de l'atteinte corporelle des victimes d'accidents de la circulation, mais fondé sur un tout autre motif, la Cour de cassation suggère, dans son rapport annuel de 2005, d'uniformiser les régimes d'indemnisation des victimes d'accidents corporels. L'objectif est d'amoindrir l'afflux de pourvois relatifs à la sanction de la faute de la victime conductrice, lesquels alimentent un « *contentieux à effet purement*

¹⁶¹⁵ Conformément à l'art. 26 alinéa 2, dans lequel est affirmé qu' « *en cas d'atteinte à l'intégrité physique ou psychique de la personne, ou du dommage causé à des fournitures ou appareils délivrés sur prescription médicale, la faute de la victime [soulignons également la suppression de la qualité de non-conductrice pour une application dudit article à l'ensemble des victimes] est sans incidence sur le droit à réparation, à moins qu'il ne s'agisse d'une faute inexcusable ayant été la cause exclusive de l'accident* ».

¹⁶¹⁶ Art. 1385-2 alinéa 2 de l'avant-projet Catala et art. 26, alinéa 1^{er} du projet Terré.

¹⁶¹⁷ Art. 26, alinéa 1^{er} du projet Terré.

dilatatoire »¹⁶¹⁸. Selon sa proposition, toute victime d'un accident corporel de la circulation pourrait systématiquement obtenir de l'assureur de responsabilité automobile, du conducteur ou du gardien d'un véhicule impliqué dans l'accident, l'indemnisation intégrale de son dommage corporel dès lors que cette victime ne l'aurait pas volontairement recherché¹⁶¹⁹. La Cour de cassation suggère donc à son tour l'abrogation de l'article 4 « *dont la mise en œuvre a en outre pour effet de susciter des applications très diverses selon les juridictions, source d'inégalités entre les victimes* »¹⁶²⁰. Elle suggère encore la modification de l'article 3 dont les dispositions « *ont toujours été considérées (...) comme une concession à la notion de faute qui avait pour effet de laisser à mi-chemin la réforme visant à mieux protéger les victimes d'accidents de la circulation* »¹⁶²¹. Une telle modification dudit article s'entend de la suppression de la référence à la faute inexcusable cause exclusive de l'accident de la victime non-conductrice, ainsi que du privilège dont dispose ces victimes vulnérables lorsqu'elles sont dans un état de faiblesse, justifiant de la seule opposabilité possible d'une recherche volontaire de leur dommage. Fort de ce changement, la Cour de cassation affirme clairement que « *le dispositif de réparation trouverait une cohérence qu'il n'a pas encore* »¹⁶²².

Enfin, cette proposition d'éliminer en principe la notion de faute en matière d'accidents de la circulation, à l'exception de la faute intentionnelle, fait écho à celle proposée antérieurement par Monsieur le Professeur André Tunc qui énonçait qu'il est « *absurde de laisser une victime sans indemnité parce qu'elle a commis une faute. Lui imposer ce qui est en fait une véritable sanction, faire jouer cette sanction seulement pour le dommage souffert, non pour le dommage causé, et proportionner cette sanction, non pas à la gravité de la faute, mais très exactement à l'importance du dommage subi, c'est un système indéfendable à quelque point qu'on se place* »¹⁶²³.

Cette idée de suppression de toute faute pourrait d'autant plus se justifier à l'aune des droits fondamentaux de la victime. Selon Monsieur le Professeur Xavier Philippe, lorsque la violation d'un droit fondamental résulte d'un comportement fautif, ce dernier ne devrait avoir aucune incidence sur l'étendue de la réparation de la victime¹⁶²⁴. S'appuyant sur ce

¹⁶¹⁸ Rapport annuel 2005, *L'innovation technologique*, Cour de cassation, 2006, La documentation française, 538 p., spéc. p. 16, [disponible en ligne] : https://www.courdecassation.fr/IMG/pdf/cour_cassation-rapport_2005-3.pdf.

¹⁶¹⁹ *Ibid.*

¹⁶²⁰ *Ibid.*, spéc. p. 15.

¹⁶²¹ Rapport annuel 2005, *L'innovation technologique*, Cour de cassation, 2006, La documentation française, 538 p., spéc. p. 16.

¹⁶²² *Ibid.*

¹⁶²³ TUNC A., *La sécurité routière, Esquisse d'une loi sur les accidents de la circulation*, *op.cit.*, spéc. p. 36-37, n° 39.

¹⁶²⁴ PHILIPPE X., *art.cit.*, p. 529, spéc. p. 548.

raisonnement, le droit à indemnisation de la victime, perçu au sein de la loi Badinter tel un « *devoir-réflexe* »¹⁶²⁵, existant corrélativement à la violation d'un droit fondamental, ne devrait alors pas perdre de sa valeur lorsque la victime se trouve en partie ou à l'origine de son dommage corporel. L'auteur ajoute également que « *la réparation du préjudice doit être uniquement calculée sur l'ampleur du dommage et non sur la gravité de la faute* »¹⁶²⁶. Autrement dit, le contexte de la commission d'une violation ne devrait pas jouer. Seule la violation en tant que telle devrait influencer sur le montant de la réparation offert à la victime. En ce sens, la suppression de l'opposabilité de la faute de la victime d'un dommage corporel pourrait éventuellement être le moyen permettant à la victime de connaître un véritable droit inconditionnel à indemnisation. Bien que favorable aux victimes, cette vision n'est cependant pas celle qui anime la volonté de consacrer un égal droit à réparation du dommage corporel aux victimes d'accidents corporels, ni pour la Cour de cassation, ni pour l'avant-projet de réforme de la responsabilité civile qui la suit.

356. Une volonté similaire à la Cour de cassation constatée dans l'avant-projet de réforme de la responsabilité civile. En 2016, la Chancellerie manifeste son intention de poursuivre l'unification des régimes d'indemnisation des victimes d'accidents corporels de la circulation *via* l'instrument de consultation publique.

Ainsi, l'article 1287 de l'avant-projet de réforme de la responsabilité civile confirme-t-il l'abrogation de l'article 4 actuel de la loi Badinter, au profit d'une seule et même disposition consacrant un régime d'indemnisation du dommage corporel applicable à l'ensemble des victimes directes et indirectes d'accidents corporels de la circulation. Dans son esprit, l'avant-projet gouvernemental a le mérite de vouloir entériner la consécration d'un véritable droit à une réparation irréductible du dommage corporel aux victimes conductrices, dès lors que celui-ci étend le privilège de l'inopposabilité de la faute simple des victimes non-conductrices à l'ensemble des victimes d'accidents corporels de la circulation¹⁶²⁷.

Il est une fois de plus précisé que la faute inexcusable ayant été la cause exclusive de l'accident influe sur ce droit¹⁶²⁸, comme cela avait été envisagé dans les différents projets antérieurs. La suppression du privilège actuellement accordé aux victimes vulnérables en état

¹⁶²⁵ **BALLOT É.**, *op.cit.*, spéc. p. 123.

¹⁶²⁶ **PHILIPPE X.**, *art.cit.* p. 529.

¹⁶²⁷ L'art. 1287 de l'avant-projet dispose qu' « *en cas de dommage corporel, la faute de la victime est sans incidence sur son droit à réparation (...)* ».

¹⁶²⁸ Dérogation précisée au principe de l'inopposabilité de la faute à la victime posé par l'art. 1287 de l'avant-projet : « (...) *à moins qu'il ne s'agisse d'une faute inexcusable ayant été la cause exclusive de l'accident* ».

de faiblesse est également maintenue. Cependant, et cela vaut pour l'ensemble des projets précités, il demeure étonnant que le législateur se soit gardé de préciser si la faute inexcusable, dès lors qu'elle est cause exclusive de l'accident corporel, est limitative ou exclusive d'indemnisation. Le silence du législateur est à cet égard confondant. Une indication quant à sa portée aurait permis au juge de disposer d'une direction d'interprétation et l'aurait empêché de s'aventurer, au surplus de sa tentative perpétuelle de définir la notion de faute inexcusable, vers une appréciation trop souveraine de l'étendue de leur droit à réparation. Faut-il alors conclure d'une imprécision de cet avant-projet sur ce point, qui ne tarde pas à être comblée par le projet de réforme de la responsabilité civile de 2017.

357. En définitive, force est de constater la volonté d'aligner le sort de la victime conductrice sur celui de la victime non-conductrice. Mais de toute évidence, la consultation publique de l'avant-projet de réforme a révélé que seule une harmonisation de leur régime d'indemnisation pouvait être envisageable.

B. L'harmonisation subséquentement voulue du droit du dommage corporel entre les victimes d'accidents corporels de la circulation

358. L'harmonisation du traitement indemnitaire des victimes d'accidents corporels au sein du projet gouvernemental de réforme. Rompant avec la volonté résultant des différents projets doctrinaux comme de l'avant-projet gouvernemental précédemment mentionnés, le dernier projet gouvernemental de réforme de la responsabilité civile présenté en 2017¹⁶²⁹ laisse seulement transparaître une volonté d'harmonisation de ces régimes. Bien que celui-ci œuvre en faveur d'un traitement préférentiel du dommage corporel des victimes d'accidents corporels de la circulation, des écueils apparaissent quant à la volonté de la Chancellerie d'unifier les régimes d'indemnisation de ces victimes. Une moindre importance est alors accordée à la reconnaissance d'un véritable droit inconditionnel à réparation du dommage corporel au profit des victimes conductrices.

Ainsi, bien qu'abrogeant le régime défavorable des conducteurs victimes d'une part, et précisant que la privation d'indemnisation ne s'opère qu'en cas de faute inexcusable cause exclusive de l'accident ou d'un dommage corporel volontairement recherché d'autre part¹⁶³⁰, il

¹⁶²⁹ URVOAS J.-J. (dir.), *op.cit.*

¹⁶³⁰ L'art. 1287 al. 1^{er} du *Projet de réforme de la responsabilité civile*, présenté le 13 mars 2017, par Jean-Jacques Urvoas, dispose qu' « en cas de dommage corporel, la faute de la victime est sans incidence sur son droit à réparation ».

est néanmoins spécifié que la faute inexcusable, lorsqu'elle n'est pas la cause exclusive de l'accident corporel, limite dorénavant la réparation du dommage corporel des seules victimes conductrices¹⁶³¹. Il faut donc y voir une amélioration certaine du sort des conducteurs victimes, jusque-là exclus de la protection offerte par la loi Badinter. Mais il faut également y voir *a contrario* la volonté de maintenir une différence de traitement envers les victimes non-conductrices. C'est sur ce dernier point que les critiques doctrinales n'ont pas manqué de faire aussitôt leur apparition, dès lors que de nombreux auteurs prônent depuis plus de trente-cinq années l'égalité de traitement entre les victimes d'accidents corporels de la circulation.

359. Appréciation de l'évolution envisagée par le projet de réforme de 2017 : l'affirmation d'une hiérarchie des fautes opposables selon leur degré de gravité. Le projet de réforme affiche clairement une volonté de conserver la faute comme outil de régulation sociale des comportements des usagers de la route. Il demeure évident que l'idée de « peine privée »¹⁶³², infligée aux victimes d'accidents de la circulation à travers l'incidence de la faute, s'amointrit. Pour autant, la faute, dans pratiquement tous ses états, survit à ce projet de réforme, et ce malgré les nombreuses voix qui tendent à reconnaître le régime de réparation de ces victimes comme un véritable système d'indemnisation. Aussi, cette faute demeure-t-elle vraisemblablement un standard juridique irremplaçable dont le juge ne peut se passer aux fins d'une régulation sociale. Au regard de la codification des dispositions relatives au droit à indemnisation des victimes d'accidents de circulation qui avait été envisagé, la faute présente presque toutes ces nuances¹⁶³³, participant de l'établissement d'une hiérarchie des fautes opposables. Simple, la faute n'a plus d'incidence sur la limitation du droit à indemnisation du dommage corporel des victimes d'accidents corporels. Celle-ci est uniquement prise en considération en cas de dommages matériels¹⁶³⁴. Grave mais non intentionnelle – involontaire

¹⁶³¹ Ajout d'un alinéa 2nd à l'art. 1287 du *Projet de réforme de la responsabilité civile*, présenté le 13 mars 2017, par Jean-Jacques Urvoas : « *toutefois, la faute inexcusable prive la victime de tout droit à réparation si [soulignons cette conjonction de subordination permettant d'ériger la condition de la privation de l'indemnisation] elle a été la cause exclusive de l'accident* ».

¹⁶³² Sur cette notion : JAULT A., *La notion de peine privée*, 2005, LGDJ, Bibliothèque de droit privé, t. 442, 327 p. Comme l'énonçait M. BIGOT, le rôle de la faute n'est pas le même au sein de la loi et au sein du droit commun de la responsabilité civile. Dans la loi de 1985, la faute opposable à la victime n'est pas là pour déclencher sa responsabilité mais vient uniquement modérer ou exclure son indemnisation : BIGOT J., « Les trois lectures de la loi Badinter », *art.cit.*, I, 3278.

¹⁶³³ En ce sens : BLOCH L. « Ne l'appellez plus loi Badinter (à propos du projet de réforme du droit de la responsabilité civile) », *RCA* mai 2017, Alertes 11.

¹⁶³⁴ Soulignons que notre champ d'étude se borne à la lecture des dispositions du droit à indemnisation des victimes d'accidents de la circulation au sein de la loi Badinter. Mais l'utilisateur de la route a évidemment la possibilité, s'il le désire, de « payer une surprime pour être intégralement indemnisé par son assureur même des dommages que, par sa faute, sa précieuse voiture aurait subi ! » : DURRY G., *L'assurance automobile*, 1998, Connaissance du droit, Droit privé, Dalloz, 114 p., spéc. p. 25.

– celle-ci n’a d’influence que sur la privation du droit à réparation de ces derniers dommages. Inexcusable, elle reste indifférente aux victimes super-privilegiées de la loi Badinter, autrement dit aux victimes vulnérables en état de faiblesse. Mais cette faute exclut néanmoins le droit à réparation, tant des victimes non-conductrices que celui des victimes conductrices lorsqu’elle est la cause exclusive de l’accident corporel. Enfin, cette faute sert d’instrument de modulation du droit à réparation des seules victimes conductrices lorsqu’elle n’est pas la cause de l’accident. C’est d’ailleurs cette faute opposable aux victimes conductrices qui est au cœur de l’inégalité entre les victimes d’accidents corporels de la circulation et dont il conviendra ultérieurement de faire une analyse critique. Intentionnelle – volontaire – cette faute prive à juste titre l’ensemble des victimes directes et indirectes d’un accident corporel de leur droit à réparation. Une telle hiérarchie des fautes permet en définitive de consolider, ou du moins de préserver, la place supérieure du dommage corporel réparable au sein du régime.

360. La place supérieure du dommage corporel réparable consolidée. La supériorité du dommage corporel sur les dommages matériels dans le droit de la réparation est bel et bien maintenue. La faute simple n’a dorénavant qu’une incidence sur la réduction du droit à réparation des dommages matériels¹⁶³⁵, et n’est désormais plus opposable à toutes les catégories de victimes du fait de leur droit à réparation du dommage corporel. Plus encore, peut-on constater la consolidation de cette place supérieure à l’égard de la nature inexcusable de la faute exclusive d’indemnisation du dommage corporel, alors qu’une faute grave suffirait pour exclure le droit à réparation des dommages matériels.

Toutefois, le pouvoir souverain dont disposent les juges quant à l’appréciation de ces fautes pourrait éventuellement compromettre la hiérarchie des dommages réparables que la loi Badinter établit et que le projet de réforme renforce. En effet, en précisant que « *l’exclusion de l’indemnisation [des dommages matériels] doit être spécialement motivée par référence à la gravité de la faute* », il semble que la Chancellerie admette indirectement une telle exclusion à l’égard de la caractérisation d’une faute grave¹⁶³⁶, et plus précisément à des situations accidentelles exceptionnelles¹⁶³⁷. Cela est le cas concernant la conception restrictive d’ores et

¹⁶³⁵ L’art. 1288 du *Projet de réforme de la responsabilité civile*, présenté le 13 mars 2017, par Jean-Jacques Urvoas, maintient uniquement la prise en compte de la faute simple pour réduire le droit à réparation en matière de dommages matériels. Cela avait été aussi et notamment préconisé par le même article de l’avant-projet de 2016, l’article 26 alinéa 3 du projet Terré, ainsi que l’article 1385-3 alinéa 1^{er} de l’avant-projet Catala.

¹⁶³⁶ MORLET-HAÏDARA L., « Le projet de réforme du régime d’indemnisation des accidents de la circulation », *RCA* n° 7-8, 2017, étude 9. Cet auteur précise que cet ajout semble superfétatoire à moins de considérer l’existence d’une telle faute.

¹⁶³⁷ En ce sens : HOCQUET-BERG S., « Le fait des véhicules terrestres à moteur », *JCP* 2016, suppl. au n° 30-35, spéc. p. 64.

déjà retenue de la faute inexcusable, cause exclusive de l'accident *in fine*. N'existant aucune définition légale, il leur incombera de ne pas céder à la confusion. Cela reviendrait en effet à harmoniser en un sens la protection privilégiée du dommage corporel de la victime conductrice ainsi que la protection qui est moindre à l'égard des dommages matériels. De plus, bien qu'une exigence de motivation pèse déjà sur les juges, espérons que ceux-ci motivent spécialement l'exclusion de l'indemnisation des dommages matériels en se référant à la gravité de la faute commise par la victime. Il leur est enjoint de le faire, sous peine de voir la victime bénéficier des faveurs d'une indemnisation irréductible malgré sa faute commise. Sauf à ce que dans ce cas de figure, on limite *a minima* son indemnisation. Cela paraît souhaitable.

Les juges devront donc faire preuve d'une rigueur particulière sur ce point, afin qu'une victime d'un accident matériel de la circulation ne soit pas mieux traitée qu'une victime d'un accident corporel. Cela aurait effectivement pour conséquence néfaste de renverser la hiérarchie des dommages mise en place. Nonobstant les doutes engendrés par le régime d'indemnisation des dommages matériels à l'égard de la première place offerte au dommage corporel réparable, le projet de réforme a le mérite de s'inscrire dans la tendance actuelle qui vise à favoriser la réparation des dommages corporels au détriment de la réparation des dommages matériels. Il se pourrait même que le projet affirme davantage encore la prééminence du dommage corporel dans le droit de la réparation. En effet, le législateur n'indique pas à l'article 1286 alinéa 1^{er} si le fait non fautif de la victime revêtant les caractères de la force majeure est opposable à la victime d'un dommage matériel. À défaut d'une telle précision, dans l'hypothèse où un tel fait lui serait donc opposable, les droits de cette victime régresseraient indiscutablement en la matière¹⁶³⁸.

361. Les différents projets, tant doctrinaux que gouvernementaux, font état d'une nette amélioration du sort de la victime conductrice. Mais l'ajournement de la réforme que prévoyait le projet Urvoas ne permettra pas à celle-ci de bénéficier d'un traitement préférentiel de son dommage corporel, pourtant accordé à la victime non-conductrice. Force est alors de constater que le conducteur est ainsi exclu de la catégorie des victimes, qui *de lege ferenda*, se voient à l'inverse reconnaître un tel traitement.

¹⁶³⁸ En ce sens : HOCQUET-BERG S., « Le fait des véhicules terrestres à moteur », *art. cit.*, spéc. p. 64.

§2. Le conducteur exclu de la catégorie des victimes bénéficiant d'un traitement préférentiel du dommage corporel *de lege ferenda*

362. Démarche. L'exclusion est critiquable au regard du mouvement global issu de la reconnaissance souhaitée à l'égard d'un traitement préférentiel du dommage corporel réparable en faveur des victimes. Celui-ci se dessine clairement au sein des différents projets de réforme de la responsabilité civile (A). Au surplus, le dispositif légal de 1985 est *a priori* considéré comme étant au cœur de ce mouvement juridique progressiste. Faisant figure d'entorse au traitement indifférencié des différentes catégories de dommages¹⁶³⁹, d'aucuns soutiennent en effet que celui-ci est d'une part à « *l'avant-garde d'un mouvement général qui tend à favoriser la réparation des dommages corporels* »¹⁶⁴⁰, et d'autre part l'avant-gardiste du « *mouvement plus global de hiérarchisation des dommages en droit français, se plaçant en tête de la hiérarchie le dommage corporel (...)* »¹⁶⁴¹. De plus, en instaurant une telle protection prioritaire en droit commun de la responsabilité civile délictuelle, d'aucuns y voient, et y voyaient déjà avant cette consécration, une certaine « *fondamentalisation* »¹⁶⁴² du droit à l'indemnisation intégrale du dommage corporel. En pareille hypothèse, nul doute que les victimes conductrices seraient exclues des potentiels titulaires de ce droit (B).

A. L'identification des mouvements en faveur de la reconnaissance d'un traitement préférentiel du dommage corporel

363. Deux mouvements identifiés. En droit positif, une partie des auteurs défend l'intronisation d'une hiérarchie des dommages réparables à l'image de celle retenue au sein du régime d'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation¹⁶⁴³. Une autre souhaite simplement une indemnisation privilégiée du dommage corporel à travers la reconnaissance d'un droit à réparation du dommage corporel¹⁶⁴⁴. Bien que l'approche de ces deux courants se

¹⁶³⁹ Bien qu'exceptionnelle et marginale, une telle entorse est néanmoins qualifiée de « remarquable », in BRUN PH., « Les préjudices réparables en droit français positif et prospectif », *art.cit.* pp. 597-608.

¹⁶⁴⁰ HOCQUET-BERG S., « Les inégalités entre les victimes », *art.cit.*, spéc. p. 18.

¹⁶⁴¹ BACACHE-GIBEILI M., « La nomenclature : une norme ? », *art.cit.*, p. 36.

¹⁶⁴² CHÉNÉDÉ F., « La fondamentalisation du droit privé », *RDA* (Revue du droit d'Assas), 2004, pp. 33 et s., n° 1.

¹⁶⁴³ En ce sens : BORGHETTI J.-S., « Les intérêts protégés et l'étendue des préjudices réparables en droit de la responsabilité civile », in *Liber amicorum, Études offertes à Geneviève VINEY*, LGDJ, 2008, pp. 145-171, spéc. p.163. ; SLIM H., *art.cit.* p. 125, n° 141. ; VINEY G., « Les intérêts protégés par le droit de la responsabilité civile. Synthèse », *art.cit.* pp. 149-163.

¹⁶⁴⁴ À titre d'illustrations : PRADEL X., *op.cit.*, spéc. p. 299, n° 242 ; PORCHY-SIMON S., « La nécessaire réforme du droit du dommage corporel », in *Responsabilité civile et assurances, Études offertes à Hubert Groutel*, 2006, LexisNexis, Mélanges, pp. 359-372, spéc. p. 359 ; LAMBERT-FAIVRE Y., PORCHY-SIMON S., *op.cit.* ;

distingue, leur finalité demeure *a priori* identique. Le premier part du postulat selon lequel une hiérarchisation des intérêts pourrait induire une protection indemnitaire différenciée de ceux-ci eu égard au rang qu'ils détiennent dans ce schéma pyramidal. Une telle réflexion demeure visible dans les projets européens de réforme du droit de la responsabilité ainsi que dans les projets doctrinaux français relatifs à cette réforme (1). Quant au second, la démarche serait inversée et ne concernerait qu'un seul intérêt atteint. Il semblerait qu'il faille seulement instituer une protection prioritaire du dommage corporel et faire abstraction de la protection plus ou moins digne dont pourraient disposer les autres dommages. Or, une telle démarche participe nécessairement d'une protection hiérarchisée des intérêts, avec à son sommet l'intégrité de la personne. Au sein du rang inférieur se trouverait en conséquence les autres intérêts protégés dont on ignore si une échelle de valeur est ou devra être établie selon leur nature. Il convient d'entrevoir ce mouvement dans les différents projets et propositions de loi de réforme du droit de la responsabilité civile qui se sont succédé en droit français jusqu'en 2020 (2). Dès lors, si le point commun de ces deux courants doctrinaux est alors d'hisser au sommet de la protection l'intégrité tant physique que psychique de la personne, le premier a néanmoins le mérite d'être plus précis compte tenu du degré nécessairement distinct de protection que requiert un intérêt selon sa différence de nature.

1. L'intronisation souhaitée d'une hiérarchie des dommages réparables

364. Une protection prioritaire de l'intérêt à l'intégrité des personnes affirmée par les projets de réforme européens du droit de la responsabilité civile. Les projets européens de réforme de la responsabilité civile – le *Principles of European Tort Law* (PETL)¹⁶⁴⁵ publié en 2005 et le *Draft Common Frame of Reference* (DCFR)¹⁶⁴⁶ présenté en 2009 – affirment clairement cette hiérarchie des intérêts protégés « *dans le but d'apporter la*

LE TOURNEAU PH. (dir.), *Droit de la responsabilité et des contrats. Régimes d'indemnisation*, *op.cit.*, spéc. pp. 98 et svts, n° 0124.00.

¹⁶⁴⁵ European Group on Tort Law, *Principles of European Tort Law, Text and Commentary*, Springer Wien New York, 2005. Pour une traduction française, v. : MORÉTEAU O., *Principes du droit européen de la responsabilité civile*, 2011, Société de législation comparée, Droit comparé et européen, 266 p. Ce texte, dont les principes sont traduits en français, est notamment disponible en ligne : <http://www egtl.org/docs/PETLFrench.pdf>.

¹⁶⁴⁶ VON BAR CH., CLIVE E., (éd.), *Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law, Draft Common Frame Of Reference (DCFR)*, vol. IV, 2010, OUP, 1604 p., [disponible en ligne]: https://www.ccbe.eu/fileadmin/speciality_distribution/public/documents/EUROPEAN_PRIVATE_LAW/EN_EP_L_20100107_Principles_definitions_and_model_rules_of_European_private_law_-_Draft_Common_Frame_of_Reference__DCFR_.pdf.

sécurité juridique et de faciliter la tâche des praticiens »¹⁶⁴⁷. Le premier projet d'harmonisation attribue explicitement une valeur distincte à chaque catégorie de dommage. Tout en soumettant la mesure du droit à réparation à la nature du dommage, le second projet reste cependant muet à l'égard de l'affirmation de la valeur respectivement attribuée à chaque dommage.

À titre d'illustration, l'article 2:102 des *Principes du droit européen de la responsabilité* affirme clairement que « *l'étendue de la protection d'un intérêt dépend de sa nature ; plus sa valeur est élevée, sa définition précise et la nécessité de le protéger évidente, plus sa protection sera étendue* ». Cet article attribue une valeur différente à chaque type de dommage en établissant à leur égard trois niveaux respectifs de protection. Au sommet de la liste hiérarchisée des intérêts protégés disposant de la protection « la plus étendue » : la vie, l'intégrité corporelle ou mentale et la liberté de la personne. Au second rang, disposant d'une protection seulement « étendue » se trouvent les droits de propriété, y compris ceux portant sur des biens incorporels. Enfin, en dernière position se trouvent les intérêts économiques ou relations contractuelles qui ne bénéficient que d'une protection à l'étendue plus limitée.

Quant au *Projet de cadre commun de référence*, celui-ci affirme une liste de préjudices définis dont la réparation est inconditionnelle d'une part, tels que par exemple ceux résultant du dommage corporel¹⁶⁴⁸, le préjudice causé à une personne physique à la suite d'une atteinte à son droit au respect de sa dignité¹⁶⁴⁹ ou à son droit de propriété¹⁶⁵⁰. À ceux-ci s'ajoutent des dommages réparables sous certaines conditions d'autre part, comme par exemple celui du préjudice moral d'une victime indirecte si cette personne est dans une relation personnelle particulièrement étroite avec la personne blessée ou décédée¹⁶⁵¹. Contrairement aux Principes de droit européen de la responsabilité civile, seule une « *liste circonstanciée de dix postes de préjudices réparables* » est établie. Pourtant, ces Principes précités énumèrent de manière détaillée les chefs de préjudices réparables selon leur nature distincte, patrimoniale ou extrapatrimoniale¹⁶⁵². Certes moins visible que dans les Principes de droit européen de la

¹⁶⁴⁷ BERG O., *art. cit.*, pp. 609- 634, spéc. p. 620.

¹⁶⁴⁸ Art. 2 : 201 : (1) « *Loss caused to a natural person as a result of injury to his or her body or health and the injury as such are legally relevant damage* ».

¹⁶⁴⁹ Art. 2 : 203 : « *Loss caused to a natural person as a result of infringement of his or her right to respect for his or her dignity, such as the rights to liberty and privacy, and the injury as such are legally relevant damage* ».

¹⁶⁵⁰ Art. 2 : 206 : (1) : « *Loss caused to a person as a result of an infringement of that person's property right or lawful possession of an movable or immovable thing is legally relevant damage* ».

¹⁶⁵¹ Art. 2 : 202 : (1) : « *Non-economic loss caused to a natural person as a result of another's personal injury or death is legally relevant damage if at the time of injury that person is in a particularly close personal relationship to the injured person* ».

¹⁶⁵² En ce sens : LEDUC F., « Synthèse des travaux du GRERCA », *art. cit.*, spéc. pp. 902-903.

responsabilité civile, l'idée d'une hiérarchisation des préjudices réparables est toutefois bel et bien présente dans le projet Cadre commun de référence¹⁶⁵³.

Ainsi, peut-on constater que ces deux projets européens participent du mouvement de hiérarchisation des dommages en fonction de la valeur de l'intérêt lésé, visible tant au niveau de l'Union européenne que du Conseil de l'Europe¹⁶⁵⁴. Les Principes de droit européen de la responsabilité civile consacrent de manière certaine une hiérarchisation des préjudices réparables¹⁶⁵⁵. Cette « *tendance à la hiérarchisation des préjudices réparables* »¹⁶⁵⁶ n'est pas absente en droit français. Faut-il simplement faire référence à la loi du 5 juillet 1985 pour s'en convaincre. Mais cette tendance se constate également dans certains projets français de réforme de la responsabilité qui souhaitent visiblement que le droit de la responsabilité s'imprègne d'un tel modèle.

365. Une protection prioritaire du dommage corporel réparabile cachée au sein de l'avant-projet Catala de réforme interne du droit de la responsabilité civile. Sans le reconnaître explicitement, car ne faisant mention ni de la notion d'intérêt protégé, ni d'une hiérarchie de ceux-ci, l'avant-projet Catala affirmait néanmoins une hiérarchisation des dommages réparables¹⁶⁵⁷. Comme l'affirme un auteur, « *un des points les plus saillants du projet est certainement la faveur systématique qu'il accorde à tout ce qui va dans le sens de la réparation du dommage corporel et de l'atteinte à la personne* »¹⁶⁵⁸. Cela participe du maintien d'une protection distincte des dommages à sens unique¹⁶⁵⁹.

Par le biais de l'amélioration suggérée des dispositions relatives aux « *règles particulières à la réparation des préjudices résultant d'une atteinte à l'intégrité physique* » par exemple, l'avant-

¹⁶⁵³ *Ibid.*, spéc. p. 901. L'auteur expose très clairement l'idée de ce projet : « *à côté de préjudices déclarés par principe et ne varientur juridiquement réparables, il en est d'autres qui, selon le projet, n'ouvriront droit à indemnisation que si le juge estime qu'il est juste et raisonnable de les réparer au regard, entre autres critères, de leur nature, ce qui ouvre par là-même la voie à une hiérarchisation judiciaire des préjudices réparables* ».

¹⁶⁵⁴ En ce sens : **FAGNART J.-L.**, « Vers un droit européen du dommage corporel ? », in *Droit et économie de l'assurance et de la santé, Mélanges en l'honneur de Yvonne Lambert-Faivre et Denis-Clair Lambert*, 2002, Dalloz, pp. 178-187, spéc. p. 187.

¹⁶⁵⁵ V. : **LEDUC F.**, « Synthèse des travaux du GRECA », *art.cit.*, spéc. p. 900.

¹⁶⁵⁶ *Ibid.*, spéc. p. 905.

¹⁶⁵⁷ Pour une vue d'ensemble de cet avant-projet : **MEKKI M.**, (coord.), *Avant-projet de réforme du droit de la responsabilité : l'art et la technique du compromis*, 2016, LGDJ, Forum, 186 p.

¹⁶⁵⁸ **DURRY G.**, « Conclusions », in *Colloque relatif à l'avant-projet de réforme du droit de la responsabilité, RDC 2007*, p. 181, spéc. p. 183.

¹⁶⁵⁹ En ce sens : **SLIM H.**, *art.cit.*, spéc. p. 120, n° 13 : « *s'il soumet (...) les préjudices résultant des atteintes à l'intégrité physique à un régime particulier afin d'en faciliter la réparation, il ne rompt pas avec le système antérieur basé sur le principe de la réparation intégrale. Il témoigne, d'une certaine manière, de l'attachement de la doctrine française à un système qui a déjà fait ses preuves au détriment de propositions doctrinales invitant à une prise en compte de plus en plus énergique de la substance du préjudice* ».

projet Catala¹⁶⁶⁰ consacre une indemnisation systématique au profit des victimes d'un tel dommage. Reprenant les mêmes améliorations, la proposition de loi dite « Béteille »¹⁶⁶¹ atteste d'ailleurs de cette même volonté de favoriser la réparation du dommage corporel. Pour autant, une hiérarchie des intérêts n'est ni clairement assumée par ce projet de réforme interne, ni par cette proposition de loi. Bien que renforçant l'indemnisation des victimes de dommages corporels, participant d'une volonté certaine d'entériner la place privilégiée du dommage corporel, ce projet n'a cependant pas « *eu l'audace de suggérer un véritable Droit des dommages corporels* »¹⁶⁶². Une hiérarchie au sommet de laquelle se trouverait le dommage corporel n'est pas directement affirmée, dès lors qu'une échelle des intérêts n'est pas clairement affichée¹⁶⁶³. Une telle volonté se perçoit par contre plus nettement au sein du projet Terré.

366. Une hiérarchie des intérêts visible au sein du projet Terré de réforme interne du droit de la responsabilité civile. La perceptibilité de vouloir consacrer une hiérarchisation des dommages, au sommet de laquelle se trouve l'atteinte à la personne faisant l'objet d'une protection absolue, se perçoit davantage dans le projet Terré¹⁶⁶⁴. Celui-ci donne en effet compétence exclusive au « droit des délits » à l'égard de la réparation des préjudices causés par les atteintes à l'intégrité physique ou psychique de la personne¹⁶⁶⁵. La structure proposée par le groupe de travail dirigé par le Professeur Terré rompt ainsi avec la logique du droit français, en ce qu'elle fait dépendre la nature du fait générateur exigé de la nature de l'intérêt lésé. En ce sens, s'inspire-t-elle davantage du modèle germanique¹⁶⁶⁶ afin que soit reconnue une hiérarchie des intérêts protégés, c'est-à-dire des dommages, par le droit des délits civils¹⁶⁶⁷, de sorte d'accorder une meilleure protection à la personne. Là est donc l'apport

¹⁶⁶⁰ CATALA P. (dir.), *Avant-projet de réforme du droit des obligations et de la prescription*, 2006, La documentation française, 207 p.

¹⁶⁶¹ *Proposition de loi portant réforme de la responsabilité civile* présentée par M. Laurent BÉTEILLE, Sénateur, 9 juill. 2010, Doc. Sénat n° 657, session extraordinaire de 2009-2010.

¹⁶⁶² LE TOURNEAU PH. (dir.), *Droit de la responsabilité et des contrats. Régimes d'indemnisation*, *op.cit.*, spéc. p. 100, n° 0124.22.

¹⁶⁶³ En ce sens : PORCHY-SIMON S., *art.cit.*, pp. 909- 917, spéc. p. 915.

¹⁶⁶⁴ Le Professeur François Terré fait clairement état de cette volonté dans un entretien qui lui a été consacré : « *la principale innovation que nous préconisons est celle de la distinction des régimes de responsabilité qui reposerait non plus sur la faute mais sur le type de dommage : d'un côté le dommage corporel qui appelle sans hésitation une réparation, et de l'autre, tous les autres dommages* », in KLEITZ C., « "Il faut que le droit français redevienne un modèle" - Entretien avec François Terré », *Gaz. pal.* sept. 2010, p. 8.

¹⁶⁶⁵ RÉMY PH., BORGHETTI J.-S., « Présentation du projet de réforme de la responsabilité délictuelle », in TERRÉ F. (dir.), *Pour une réforme du Droit de la responsabilité civile*, 2011, Dalloz, Thèmes et commentaires, pp. 61-86, spéc. p. 74, n° 8.

¹⁶⁶⁶ En ce sens : VINEY G., « Les intérêts protégés par le droit de la responsabilité civile. Synthèse », *art.cit.*, spéc. p. 151.

¹⁶⁶⁷ V. à ce propos : RÉMY PH., BORGHETTI J.-S., « Présentation du projet de réforme de la responsabilité délictuelle », in TERRÉ F. (dir.), *Pour une réforme du Droit de la responsabilité civile*, 2011, Dalloz, Thèmes et

principal : reconnaître la distinction des intérêts protégés selon leur nature et leur valeur dont la primeur revient à l'intégrité de la personne¹⁶⁶⁸. Pour se faire, les rédacteurs ont d'ailleurs jugés utile de définir le dommage « *comme toute atteinte certaine à un intérêt de la personne protégé et reconnu par le droit* »¹⁶⁶⁹. Cela aurait pu mettre fin à la confusion entretenue entre les notions de dommage et de préjudice.

On remarquera notamment que cette intention de hiérarchiser les intérêts est particulièrement présente au sein des délits spéciaux où figurent les dispositions modifiées de la loi de 1985. En effet, seule l'intégrité de la personne fait l'objet d'une protection efficace au détriment de l'indemnisation des atteintes portées aux divers autres intérêts, restant tantôt soumise à la démonstration d'une faute, qui à défaut d'être prouvée par le demandeur, ne pourra donner lieu réparation du dommage¹⁶⁷⁰.

Actuellement, seul ce projet français de réforme atteste clairement du mouvement de hiérarchisation des dommages en droit français. Les projets qui ont suivi reconnaissent uniquement une protection prioritaire du dommage corporel, sans faire clairement état de leur volonté de baser le droit de la responsabilité civile sur un système de hiérarchisation des intérêts.

2. La reconnaissance souhaitée d'une protection prioritaire du dommage corporel

367. L'attention particulière conférée au dommage corporel. La proposition de loi de la responsabilité civile du 29 juillet 2020 marquerait un tournant pour le traitement préférentiel du dommage corporel. Jusqu'alors, le Code civil de 1804 ne prévoyait pas de distinction entre dommages, ni dispositions spécifiques le concernant. Il a clairement été affirmé dans le rapport sénatorial du 22 juillet 2020 que le choix, fait par le texte de la Chancellerie, a été « *de "rompre" avec cette logique pour assurer le "traitement préférentiel de la victime d'un dommage corporel" et mieux protéger les victimes, considérant que ces atteintes sont les plus graves dans la hiérarchie des intérêts protégés* »¹⁶⁷¹.

commentaires, pp. 61-86, spéc. p. 76. V. en plus sur la notion de hiérarchie : **QUÉZEL-AMBRUNAZ CH.**, « La responsabilité civile et les droits du titre I du livre I du code civil », *RTD civ.* 2012, p. 251.

¹⁶⁶⁸ *Ibid.*, spéc. p. 75, n° 9 ; **BORGHETTI J.-S.**, « Des principaux délits spéciaux », in **TERRÉ F.** (dir.), *Pour une réforme du Droit de la responsabilité civile*, 2011, Dalloz, Thèmes et commentaires, pp. 163-183.

¹⁶⁶⁹ Art. 8 de l'avant-projet Terré.

¹⁶⁷⁰ En ce sens : **DUGUÉ M.**, *op.cit.*, spéc. p. 296, n° 345.

¹⁶⁷¹ Rapport d'information n° 663 fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du Règlement et d'administration générale (1) sur la responsabilité civile, par MM. Jacques BIGOT et André REICHARDT, Sénateurs, enregistré à la Présidence du Sénat le 22 juillet 2020, session extraordinaire de 2019-2020, [disponible en ligne] : <http://www.senat.fr/rap/r19-663/r19-6636.html>.

La tendance se manifeste à travers de nombreuses dispositions spécifiques proposées par le projet Urvoas en 2017, pour la plupart consacrées au sein de la proposition de loi sénatoriale. Celles-ci concernent tant les règles de responsabilité civile à proprement dites, lesquelles se trouvent modifiées sur certains points. L'objectif est d'assurer, dans des conditions plus favorables, la réparation du dommage corporel de la victime de droit commun que les règles destinées à l'évaluation et aux modalités de la réparation d'un tel dommage. Il est ainsi question de promouvoir une meilleure égalité de traitement entre les victimes l'ayant subi. Si de telles évolutions demeurent évidemment en dehors du régime spécial que nous étudions, un rapide tour d'horizon à l'égard de celles-ci permet de comprendre davantage comment la proposition de loi portant réforme de la responsabilité civile envisage la reconnaissance d'un droit spécial à réparation du dommage corporel.

368. Identification des règles destinées à faciliter l'indemnisation des victimes de dommage corporel. Diverses et variées, cinq nouvelles règles proposées marquent de manière spécifique la particularité du dommage corporel¹⁶⁷². La première concerne l'assouplissement de la règle du « non-cumul », ou plutôt de « non-option »¹⁶⁷³, des responsabilités délictuelle et contractuelle, et plus précisément la soustraction du contentieux de la réparation du dommage corporel du domaine contractuel si la victime le choisit¹⁶⁷⁴. La proposition de loi consacre donc une certaine décontractualisation de la réparation du dommage corporel. La seconde porte sur la prohibition des clauses ou contrats limitant la réparation du dommage corporel¹⁶⁷⁵. La

¹⁶⁷² En ce sens : **GOUT O.**, « Le dommage corporel », in **MALLET-BRICOUT B.** (dir.), *Vers une réforme de la responsabilité civile française*, 2018, Dalloz, Thèmes & commentaires, Actes, pp. 147-156, spéc. p. 149.

¹⁶⁷³ Exposé des motifs, in proposition de loi n° 678 portant réforme de la responsabilité civile, session extraordinaire de 2019-2020, Sénat, 29 juill. 2020, spéc. p. 6 [disponible en ligne] : <http://www.senat.fr/leg/pp19-678.pdf>.

¹⁶⁷⁴ V. l'art. 1233 de la proposition de loi sénatoriale n° 678 portant réforme de la responsabilité civile, 29 juill. 2020 : « en cas d'inexécution du contrat, ni le débiteur ni le créancier ne peuvent se soustraire à l'application des dispositions propres à la responsabilité contractuelle pour opter en faveur des règles spécifiques à la responsabilité extracontractuelle », complété par un alinéa 2 : « toutefois, lorsque cette inexécution provoque un dommage corporel, le cocontractant qui en est victime peut également obtenir réparation du préjudice résultant de ce dommage sur le fondement des règles spécifiques à la responsabilité extracontractuelle ». *Comp.*, v. : l'art. 1233-1 du *Projet de réforme de la responsabilité civile*, présenté le 13 mars 2017, par Jean-Jacques Urvoas : « les préjudices résultant d'un dommage corporel sont réparés sur le fondement des règles de la responsabilité extracontractuelle, alors même qu'ils seraient causés à l'occasion de l'exécution d'un contrat ». Le projet rajoute un second alinéa à cet article, qui n'existait pas dans l'avant-projet de 2016 : « la victime peut toutefois invoquer les stipulations expresses du contrat qui lui sont plus favorables que l'application des règles de la responsabilité extracontractuelle ». Certains sont sans doute moins favorables à l'introduction de cet alinéa car il ne met pas fin à la jurisprudence tant décriée de l'obligation de sécurité. V. par ex : **BLOCH C.**, *L'obligation contractuelle de sécurité*, préf. Roger Bout, 2002, PUAM, Institut d'études judiciaires, 216 p. En revanche, certains y verront sans doute une proposition davantage satisfaisante que celle initialement proposée par l'avant-projet. V. par ex : **KNETSCH J.**, « Le traitement préférentiel du dommage corporel », *JCP* 2016, suppl., n° 30-35, p. 9, spéc. n° 14.

¹⁶⁷⁵ V. l'art. 1284 de la proposition de loi sénatoriale n° 678 portant réforme de la responsabilité civile, 29 juill. 2020 : « sauf disposition législative contraire, les clauses ayant pour objet ou pour effet d'exclure ou de

troisième concerne ensuite la limitation de l'effet exonératoire de la faute simple de la victime, qui, selon certains, s'inspire en réalité de l'évolution qui avait été envisagée de supprimer l'incidence de la faute simple sur le droit à réparation du dommage corporel des victimes d'accidents corporels de la circulation¹⁶⁷⁶. Dorénavant, seule une faute lourde serait dotée d'un tel effet¹⁶⁷⁷. Nous verrons par ailleurs qu'une telle règle pourrait, selon certains, influencer sur l'amélioration souhaitée de l'indemnisation du dommage corporel de la victime conductrice. La quatrième vient enfin consacrer une règle prétorienne établie, notamment dans le domaine des accidents de la circulation¹⁶⁷⁸. Cette règle émane de la deuxième chambre civile de la Cour de cassation qui affirme que la victime, en cas de dommage corporel, n'est pas tenue de limiter son préjudice dans l'intérêt du responsable¹⁶⁷⁹. Pour finir, est consacrée une responsabilité « collective » dans l'hypothèse d'une impossibilité de déterminer l'auteur d'un dommage parmi

limiter la responsabilité sont valables ». L'alinéa 2 vient toutefois préciser que « nul ne peut limiter ou exclure sa responsabilité à raison d'un dommage corporel ». Sur le changement rédactionnel vis-à-vis du du *Projet de réforme de la responsabilité civile*, présenté le 13 mars 2017 par Jean-Jacques Urvoas, v. : l'art. 1281 : « les clauses ayant pour objet ou pour effet d'exclure ou de limiter la responsabilité sont en principe valables, aussi bien en matière contractuelle qu'extracontractuelle ». Toutefois [c'est ce point qu'il faut souligner] *la responsabilité ne peut être limitée ou exclue par contrat en cas de dommage corporel* ».

¹⁶⁷⁶ Commentant les nouvelles dispositions relatives au droit à indemnisation des victimes d'accidents de la circulation qu'avait envisagé l'avant-projet de réforme de la responsabilité de 2016, Monsieur le Professeur Jonas Knetsch affirme clairement, que tout en maintenant le traitement de faveur de l'inopposabilité de la faute simple aux victimes non-conductrices d'accidents de la circulation et en l'étendant aux victimes conductrices, les rédacteurs de l'avant-projet de loi ont souhaité perpétuer cette tendance : « à l'image de l'article 1287, alinéa 2 relatif à la responsabilité du fait des véhicules terrestres à moteur, l'article 1254 in fine de l'avant-projet propose de limiter de manière générale l'incidence de la faute simple d'une victime sur son droit à réparation », in **KNETSCH J.**, « Le traitement préférentiel du dommage corporel », *art.cit.*

¹⁶⁷⁷ V. l'art. 1254 al. 2 de la proposition de loi sénatoriale n° 678 portant réforme de la responsabilité civile, 29 juill. 2020 : « seule une faute lourde peut réduire la réparation du dommage corporel ». Dans l'exposé des motifs de cette proposition de loi, est spécifié le fait que cet article « consacre la solution jurisprudentielle en vertu de laquelle la faute de la victime vient limiter son indemnisation en exonérant partiellement l'auteur du dommage. Cette solution classique est assortie d'une exception novatrice dans la mesure où seule une faute lourde pourra réduire la réparation en cas de dommage corporel ». Dans le *Projet de réforme de la responsabilité civile*, présenté le 13 mars 2017, par Jean-Jacques Urvoas, était spécifié initialement le fait que la règle s'appliquait en cas de dommage corporel. V. art. 1254 alinéa 2 : « en cas de dommage corporel, seule une faute lourde peut entraîner l'exonération partielle ».

¹⁶⁷⁸ Cass. 2^e civ., 19 juin 2003, n° 00-22-302 : *Bull. civ. II*, n° 203 et n° 01-13.289 : *Bull. civ. II*, n° 171. Soulignons que les arrêts sont rendus au visa de l'article 1382 [nouveau 1240] du Code civil et non sur les dispositions de la loi Badinter car l'accident date de 1984.

¹⁶⁷⁹ V. l'art. 1264 de la proposition de loi sénatoriale n° 678 portant réforme de la responsabilité civile, 29 juill. 2020 : « les dommages et intérêts peuvent être réduits lorsque la victime n'a pas pris les mesures sûres, raisonnables et proportionnées, notamment au regard de ses facultés contributives, propres à éviter l'aggravation de son préjudice ». Cet article consacrerait l'obligation pour la victime d'éviter l'aggravation de son préjudice et offre au juge la faculté de limiter les dommages et intérêts si la victime n'a pas pris les mesures « sûres, raisonnables et proportionnées » propres à éviter l'aggravation de son préjudice. L'alinéa 2 dudit article spécifie qu'« une telle réduction ne peut s'appliquer à l'indemnisation du préjudice résultant d'un dommage corporel ». *Comp.* : art. 1263 du *Projet de réforme de la responsabilité civile*, présenté le 13 mars 2017, par Jean-Jacques Urvoas : « sauf en cas de dommage corporel, les dommages et intérêts sont réduits lorsque la victime n'a pas pris les mesures sûres et raisonnables, notamment au regard de ses facultés contributives, propres à éviter l'aggravation de son préjudice ». *Adde* : **BACACHE-GIBEILI M.**, « Obligation de minimiser le dommage », in **MALLET-BRICOUT B.** (dir.), *Vers une réforme de la responsabilité civile française*, 2018, Dalloz, Thèmes & commentaires, Actes, pp. 97-108.

un groupe de personnes identifiées, ainsi qu'une indemnisation facilitée des victimes du fait d'une multiplication de débiteurs¹⁶⁸⁰.

En somme, force est de constater que la proposition de loi met en place différentes règles favorisant la victime d'un dommage corporel. Mais la particularité d'un tel dommage au sein de cette proposition de loi s'exprime plus spécifiquement sous un autre aspect. Il s'agit d'instaurer une meilleure cohérence dans le traitement des victimes à travers cette fois-ci une amélioration des règles d'évaluation et des modalités de la réparation du dommage corporel.

369. Identification des règles destinées à atténuer les inégalités de traitement entre les victimes de dommage corporel. L'objectif de la Chancellerie a été de consacrer un régime spécial de réparation des préjudices causés par un dommage corporel commun aux deux ordres de juridictions judiciaires et administratives, qui s'applique également aux rédacteurs d'actes transactionnels entre la victime et le responsable¹⁶⁸¹. Pour illustrer notre étude, il faudra uniquement s'en tenir aux règles qui impacteront, dès l'entrée en vigueur de la proposition de loi portant réforme de la responsabilité civile, les victimes d'accidents de la circulation. Ainsi, après avoir consacré la définition du dommage corporel¹⁶⁸², la Chancellerie légalise des outils permettant d'harmoniser les modalités d'évaluation et d'indemnisation des préjudices corporels dans l'objectif d'amoindrir les disparités de traitement entre les victimes. Est tout d'abord consacrée une nomenclature unifiée, mais non limitative, des postes de préjudices patrimoniaux

¹⁶⁸⁰ V. l'art. 1267 de la proposition de loi sénatoriale n° 678 *portant réforme de la responsabilité civile*, 29 juill. 2020, qui consacrerait, en cas de dommage corporel uniquement, le principe de la responsabilité solidaire des personnes identifiées comme coresponsables du dommage et organise leur contribution à la dette en l'ajustant à la gravité des fautes commises et à un nouveau critère, celui du rôle causal des faits générateurs, qu'ils soient fautifs ou non (exposé des motifs de la proposition de la loi de 2020 p. 12). *Comp.* : art. 1240 du *Projet de réforme de la responsabilité civile*, présenté le 13 mars 2017, par Jean-Jacques Urvoas : « *lorsqu'un dommage corporel est causé par une personne indéterminée parmi des personnes identifiées agissant de concert ou exerçant une activité similaire, chacune en répond pour le tout, sauf à démontrer qu'elle ne peut l'avoir causé. Les responsables contribuent alors entre eux à proportion de la probabilité que chacun ait causé le dommage* ».

¹⁶⁸¹ Proposition n° 13, in Rapport d'information n° 663 fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du Règlement et d'administration générale (1) sur la responsabilité civile, par MM. Jacques BIGOT et André REICHARDT, Sénateurs, enregistré à la Présidence du Sénat le 22 juillet 2020, session extraordinaire de 2019-2020, spéc. p. 37, [disponible en ligne] : <http://www.senat.fr/rap/r19-663/r19-6631.pdf>. V. à ce propos : art. 1270 de la proposition de loi sénatoriale n° 678, *portant réforme de la responsabilité civile*, 29 juill. 2020 : « *la réparation des préjudices résultant d'un dommage corporel est régie par la présente sous-section [« Règles particulières à la réparation des préjudices résultant d'un dommage corporel »]. Ses dispositions sont applicables aux décisions des juridictions judiciaires et administratives, ainsi qu'aux transactions conclues entre la victime et le débiteur de l'indemnisation.* ».

¹⁶⁸² L'art. 1269 de la proposition de loi sénatoriale n° 678, *portant réforme de la responsabilité civile*, 29 juill. 2020, définit le dommage corporel comme « *toute atteinte à l'intégrité physique ou psychique de la personne* ».

et extrapatrimoniaux, dont l'adoption se fera par décret¹⁶⁸³. Bien que la « *nomenclature Dintilhac* » établie en 2005 réponde déjà à cet objectif, cette consécration permet de conférer à cette liste une valeur contraignante, sans pour autant qu'il lui soit donné un caractère limitatif. La Chancellerie a également opté pour un traitement particulier du déficit fonctionnel après consolidation. La proposition de loi consacre l'usage d'un barème médical unique permettant de le mesurer¹⁶⁸⁴. L'objectif de cet outil est d'harmoniser l'évaluation médico-légale du dommage corporel par les médecins experts afin qu'une égalité de traitement des victimes puisse être trouvée. La référence donnée par ce barème ne sera toutefois qu'indicative afin que l'évaluation puisse tenir compte de la situation concrète de la victime. Ensuite, est conféré un cadre juridique à l'indemnisation sous forme de rente¹⁶⁸⁵. Une telle indemnisation devient la voie indemnitaire principale pour certains préjudices patrimoniaux¹⁶⁸⁶. Mais il est néanmoins prévu la possibilité d'y déroger sur accord des parties ou sur décision spécialement motivée du juge, ainsi que la possibilité de convertir la rente en capital¹⁶⁸⁷. Enfin, faut-il saluer la codification des nouvelles modalités de recours des payeurs¹⁶⁸⁸, et plus précisément le recours subrogatoire prévu poste par poste, uniquement envers les préjudices patrimoniaux¹⁶⁸⁹. Finalement, force est de constater qu'une minime partie des dispositions suggérées par la proposition de loi du 5 novembre 2009 visant à améliorer l'indemnisation des victimes de dommages corporels à la suite d'un accident de la circulation, dite *Lefrand*, est reprise de manière indirecte et applicable à ces victimes¹⁶⁹⁰. On songe en particulier à l'article 2 proposant « *de refondre les différents barèmes médico-légaux actuels en un barème médical unique* » et

¹⁶⁸³ Art. 1272 de la proposition de loi sénatoriale n° 678, *portant réforme de la responsabilité civile*, 29 juill. 2020 : « *chacun des chefs de préjudices résultant d'un dommage corporel est déterminé distinctement suivant une nomenclature non limitative des chefs de préjudices patrimoniaux et extrapatrimoniaux, fixée par décret* ».

¹⁶⁸⁴ Art. 1273, proposition de loi sénatoriale n° 678, *portant réforme de la responsabilité civile*, 29 juill. 2020 : « *le déficit fonctionnel après consolidation est mesuré selon un barème médical unique, indicatif, dont les modalités d'élaboration, de révision et de publication sont déterminées par décret* ».

¹⁶⁸⁵ Est ainsi abrogé l'art. 44 de la L. n° 85-677 du 5 juill. 1985. V. à ce propos : l'art. 3 de la proposition de loi sénatoriale n° 678, *portant réforme de la responsabilité civile*, 29 juill. 2020.

¹⁶⁸⁶ Art. 1274 alinéa 1^{er} de la proposition de loi sénatoriale n° 678, *portant réforme de la responsabilité civile*, 29 juill. 2020 : « *l'indemnisation due au titre de la perte de gains professionnels, de la perte de revenus des proches ou de l'assistance d'une tierce personne a lieu sous forme d'une rente. Celle-ci est indexée sur un indice fixé par voie réglementaire et mis à jour chaque année* ».

¹⁶⁸⁷ Art. 1274 alinéas 2 et 3 de la proposition de loi sénatoriale n° 678, *portant réforme de la responsabilité civile*, 29 juill. 2020 : « *par dérogation au premier alinéa, l'indemnisation peut être versée en capital sur accord des parties ou sur décision du juge spécialement motivée. La rente peut être convertie en capital dans les conditions du dernier alinéa de l'article 1263* ».

¹⁶⁸⁸ Art. 1275 à 1280 de la proposition de loi sénatoriale n° 678, *portant réforme de la responsabilité civile*, 29 juill. 2020.

¹⁶⁸⁹ V. *Supra* n°224.

¹⁶⁹⁰ Proposition de loi n° 2055 visant à améliorer l'indemnisation des victimes de dommages corporels à la suite d'un accident de la circulation, dite *Lefrand*, enregistrée à la Présidence de l'Assemblée nationale le 5 nov. 2009, [disponible en ligne] : <https://www.assemblee-nationale.fr/13/propositions/pion2055.asp>.

à l'article 3 visant « à rendre obligation la nomenclature dite Dintilhac recensant les différents chefs de préjudices indemnissables tant lors de la procédure amiable que contentieuse ».

En somme, l'ensemble de ces nouvelles règles destinées à promouvoir une meilleure égalité entre les victimes de dommage corporel participe sans doute, de manière plus ou moins directe, d'une rénovation du droit du dommage corporel des victimes d'accidents corporels de la circulation. Le conducteur n'est donc pas totalement exclu de l'évolution des règles favorables aux victimes de dommage corporel qu'envisage la Chancellerie.

370. Un objectif similaire. En somme, l'ensemble de ces règles, destinées tant à faciliter l'indemnisation des victimes de dommage corporel qu'à promouvoir une meilleure égalité entre celles-ci, est consacré dans un seul et même objectif, : accorder au dommage corporel une place particulière en droit de la responsabilité civile. Une hiérarchie des dommages est donc, sur ce point, clairement proclamée. Cette consécration est à saluer, même s'il demeure regrettable que la place privilégiée du dommage corporel réparable ne soit pas également promue et généralisée à l'ensemble des victimes d'accidents corporels de la circulation au sein du dispositif légal.

Il convient également de souligner que la consécration du dommage corporel au sommet des dommages réparables va soulever par contrecoup la question d'une réparation défavorisée à l'égard des autres dommages, et donc d'une hiérarchie implicite entre ceux-ci fondée sur leur nature. Il aurait été pertinent qu'une liste des intérêts protégés soit établie à l'image par exemple de celle proposée par les projets de réforme européens du droit de la responsabilité civile. Car comme l'affirme un auteur, leur détermination sera nécessairement soumise au rôle créateur du juge, ce qui finalement ouvrira « *par là-même la voie à une hiérarchisation judiciaire* »¹⁶⁹¹. Si cette problématique n'est évidemment pas le sujet de notre étude, force est néanmoins de constater qu'une telle remarque prévaut aussi s'agissant du dispositif légal de 1985. Il aurait été en effet opportun que les rédacteurs du projet Urvoas s'attardent sur une disposition spécifique au préjudice moral pur, ainsi que spécifique au préjudice économique pur subi par une victime à la suite d'un accident de la circulation, lesquels, selon nous, ne peuvent intégrer ni le dommage corporel, ni le dommage matériel réparable sur ce fondement. Cela démontre encore sur ce point l'inaboutissement et l'incomplétude de la réforme des dispositions relatives au droit à indemnisation de ces victimes. Il faut donc saluer une fois de plus son ajournement.

¹⁶⁹¹ LEDUC F., « Synthèse des travaux du GRERCA », *art.cit.*, spéc. p. 901.

371. Bilan. En définitive, l'exclusion de la victime conductrice au regard des mouvements juridiques progressistes entrepris est discutable. Cette protection différenciée des intérêts est déjà celle affichée par la loi du 5 juillet 1985. Et c'est pourquoi l'architecture pyramidale de cette loi s'inscrivait parfaitement dans le changement de perspective de la responsabilité civile. Basée sur le modèle qui tend à favoriser la réparation du dommage corporel de la victime non-conductrice, sa future codification au sein du Code civil accompagnée des changements substantiels suggérés, l'inscrivait davantage dans ce mouvement général entrepris. Plus encore, celle-ci coïncidait avec l'esprit des projets de réforme européens du droit de la responsabilité civile souhaitant mettre en place un véritable droit européen à réparation du dommage corporel. De plus, en instaurant une telle protection prioritaire en droit commun de la responsabilité civile délictuelle, d'aucuns y voient, et y voyaient déjà avant cette consécration, une certaine « *fondamentalisation* »¹⁶⁹² du droit à l'indemnisation intégrale du dommage corporel. En pareille hypothèse, les victimes conductrices pourraient alors être exclues de la catégorie des titulaires pouvant éventuellement se voir reconnaître un tel droit.

B. Vers une fondamentalisation du droit à l'indemnisation intégrale du dommage corporel

372. Comme affirmé précédemment, une partie de la doctrine tente de légitimer l'existence d'un droit à l'indemnisation intégrale du dommage corporel au nom des droits fondamentaux de la personne victime. Mais reconnaître à ce droit une valeur fondamentale semble pour le moins difficile.

373. Les droits fondamentaux, une catégorie juridique propre ? Les droits fondamentaux constitueraient *a priori* une catégorie juridique spécifique¹⁶⁹³. Ceux-ci se distingueraient des droits de l'homme qui « *sont des exigences politiques et morales, plus ou moins inspirées par le libéralisme politique et ses extensions, considérées en dehors de tout contexte proprement juridique* »¹⁶⁹⁴. Néanmoins, il ne peut être dénié que les premiers en

¹⁶⁹² CHÉNÉDÉ F., « La fondamentalisation du droit privé », *RDA* (Revue du droit d'Assas), 2004, pp. 33 et s., n° 1.

¹⁶⁹³ PICARD E., « L'émergence des droits fondamentaux en France », *AJDA* 1998, n° hors-série, p. 6

¹⁶⁹⁴ FAVOREU L. ET AL., *Droit des libertés fondamentales*, 7^e éd., 2015, Dalloz, Précis, 774 p., spéc. p. 75, spéc. n° 88.

constituent le prolongement¹⁶⁹⁵. Cette catégorie de droits parachève assurément la consécration des droits de l'homme. Dans le même sens, les droits fondamentaux se différencieraient des libertés publiques, lesquelles peuvent être qualifiées de « *permissions de rang législatif attribuées à des catégories générales de bénéficiaires et liées à la possibilité d'un contrôle juridictionnel de normes infralégislatives fautives* »¹⁶⁹⁶. Les droits fondamentaux ont en effet un rayonnement plus large. Ils ne sont aucunement cloisonnés dans un système législatif interne. Il s'agit d'une catégorie qui se dit « *hors normes* »¹⁶⁹⁷. En cela, la catégorie des droits fondamentaux « *est apte à intégrer toutes les générations de droits et libertés, elle dépasse les séparations entre disciplines, elle a une vocation universelle* »¹⁶⁹⁸. En France, l'expression de « droits fondamentaux » est absente du corpus de textes constituant le bloc de constitutionnalité. Néanmoins, la garantie constitutionnelle des droits fondamentaux est assurée par la Constitution du 4 octobre 1958, ainsi que par la Déclaration des droits de l'Homme et du citoyen de 1789. En droit européen comme en droit international, ces droits sont garantis au titre de nombreuses sources textuelles. Ainsi, la Déclaration Universelle des droits de l'homme de 1948, la Convention européenne des droits de l'homme de 1950 et la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne de 2000 constituent les textes principaux en la matière. La fundamentalité d'un droit pourrait dès lors se justifier au regard d'un premier critère formel, celui résultant d'une consécration textuelle. Mais ce critère ne saurait s'analyser sans un second critère, permettant également d'expliquer la fundamentalité d'un droit. À cet égard, une acception globale de la notion de droits fondamentaux doit être privilégiée.

374. L'acception globale de la notion de droits fondamentaux en droit interne.

En France, deux acceptions existent à l'égard de la notion de droits fondamentaux. La notion désignerait tout d'abord, sur un plan formel, « *les droits et libertés qui s'imposent aux pouvoirs législatif, exécutif et juridictionnel parce qu'ils sont protégés par la Constitution de l'État et les traités auxquels celui-ci est partie* »¹⁶⁹⁹. Ce critère formel est alors rattaché à l'importance du droit, lui-même inscrit dans une norme de degré supérieur, constitutionnelle ou

¹⁶⁹⁵ V. à cet égard : **FRAISSEIX P.**, « Les droits fondamentaux, prolongement ou dénaturation des droits de l'homme ? », *RDJ* 2001, p. 531 ; **MOULY J.**, « Les droits sociaux à l'épreuve des droits de l'homme », *Dr. soc.* 2002, p. 799 : les droits fondamentaux résultent d'une démarche de « *positivisation* » de la philosophie des droits de l'homme.

¹⁶⁹⁶ **FAVOREU L. ET AL.**, *Droit des libertés fondamentales*, 7^e éd., 2015, Dalloz, Précis, 774 p., spéc. p. 75, spéc. n° 88.

¹⁶⁹⁷ **PICARD E.**, « L'émergence des droits fondamentaux en France », *art. cit.*, p. 6

¹⁶⁹⁸ **RICHER L.**, « Les droits fondamentaux : une nouvelle catégorie juridique ? », *AJDA* 1998, n° spéc. p. 1

¹⁶⁹⁹ **DORD O.**, « Droits fondamentaux (Notion de – et théorie des –) », *art. cit.*, spéc. p. 263.

conventionnelle¹⁷⁰⁰. La fundamentalité d'un droit se justifierait alors par sa position supra législative, lui permettant de s'imposer contre toute norme inférieure contraire¹⁷⁰¹. Mais cette conception formelle des droits fondamentaux qui les appréhende en fonction de leur protection supra législative ne semble suffire pour définir le concept même d'un droit fondamental. Leur consécration à un rang supra législatif ne se vérifie pas nécessairement dès lors qu'ils peuvent figurer à d'autres niveaux de la hiérarchie des normes. La notion désignerait ensuite, sur un plan substantiel, « *les droits et libertés attachés à l'individu qui fondent le primat ontologique de l'être humain sur la société et le groupe* »¹⁷⁰². Ce critère substantiel est davantage lié au titulaire du droit fondamental. Selon cette conception, les droits fondamentaux ne se définissent alors pas en fonction de la valeur juridique de la norme qui les consacre. Leur définition tient à l'importance qui leur est intrinsèquement reconnue par la société, ainsi que par l'autorité qui les édicte. Toutefois, l'analyse du droit positif révèle qu'aucune de ces deux conceptions n'est en réalité consacrée. Mais elles permettent néanmoins d'apporter des éléments de définition, qui revêtent leur forme et leur contenu. La notion d'un droit fondamental resterait alors indéterminée puisqu'elle ne ferait l'objet d'aucune définition unanime¹⁷⁰³. Dans le cadre de la présente étude, il convient alors de déterminer s'il est possible d'envisager le droit à l'indemnisation intégrale du dommage corporel tel un droit fondamental.

375. La contestation d'une fundamentalité formelle. Plusieurs auteurs se sont questionnés sur le fait de savoir si le droit à l'indemnisation intégrale du dommage corporel – faisant partie d'un droit à la sécurité – pouvait être considéré comme un droit fondamental¹⁷⁰⁴. Afin de déterminer si un tel droit pouvait être considéré comme un droit fondamental, faut-il au préalable vérifier si les conditions d'identification de ce droit sont réunies. Les critères d'identification d'un droit fondamental, tant principaux – densité, effectivité, finalité – que subsidiaires – textualité, universalité, historicité – d'identification de la fundamentalité d'un droit, semblent lui faire défaut pour pouvoir le considérer comme tel. Au regard plus précisément du critère formel participant de la définition d'un droit fondamental, le droit à

¹⁷⁰⁰ FAVOREU L. ET AL., *Droit des libertés fondamentales*, 7^e éd., 2015, Dalloz, Précis, 774 p., spéc. p. 109, spéc. n° 101.

¹⁷⁰¹ ROUSSEAU D., « Droits fondamentaux », *art. cit.*, spéc. p. 373.

¹⁷⁰² DORD O., « Droits fondamentaux (Notion de – et théorie des –) », *art. cit.*, spéc. p. 263.

¹⁷⁰³ CHAMPEIL-DESPLATS V., « La notion de droit "fondamental" et le droit constitutionnel français », *D.* 1995, p. 323.

¹⁷⁰⁴ V. notamment : DUPRÉ DE BOULOIS X., « Existe-t-il un droit fondamental à la sécurité ? », *art. cit.*, chr. 13 ; GRANGER M.-A., « Existe-t-il un droit fondamental à la sécurité ? », *RSC* 2009, n° 2, p. 273 ; JOURDAIN P., « Existe-t-il un droit subjectif à la sécurité », *art. cit.*, n° 7, pp. 76-82 ; TRUCHET D., « L'obligation d'agir pour la protection de l'ordre public : la question d'un droit à la sécurité », in REDOR M.-A. (dir.), *L'ordre public : ordre public ou ordres publics. Ordre public et droits fondamentaux*, Bruylant, 2001, Droit et Justice, pp. 310-322.

l'indemnisation intégrale dommage corporel ne fait actuellement l'objet d'aucune consécration par une norme de valeur supra-législative, que celle-ci soit constitutionnelle ou conventionnelle. Si certains ont vu dans le droit fondamental à la sûreté, l'existence d'une fondamentalité formelle du droit à l'indemnisation intégrale du dommage corporel, un tel rattachement a été exclu au nom du contre-sens donné au droit à la sûreté¹⁷⁰⁵. Nous préférons alors la réflexion menée par d'autres ayant envisagé cette consécration par un mécanisme d'emprunt de la valeur d'un droit consacré par une telle norme.

376. La fondamentalité du droit à l'indemnisation intégrale du dommage corporel : une fondamentalité formelle empruntée ? Dès lors que la fondamentalité formelle du droit à l'indemnisation intégrale du dommage corporel semble lui faire défaut, s'est posée la question d'une fondamentalité empruntée, afin de pouvoir le considérer comme tel.

Entendue comme la protection de l'intégrité de la personne, l'exigence de sécurité se traduirait « *au sein de deux catégories de droits fondamentaux : les droits qui garantissent le respect de la dignité de la personne humaine [vie et intégrité physique] et les droits qui assurent la solidarité sociale [santé, travail, logement (...)]* »¹⁷⁰⁶. À cet égard, le droit à l'indemnisation intégrale du dommage corporel, autrement nommé droit à la sécurité, puiserait alors sa fondamentalité auprès de divers droits fondamentaux auxquels il se rattache, tels que le droit à l'intégrité physique et le droit à la vie de la personne humaine.

Plus précisément, partant du principe selon lequel la fondamentalité du droit à l'intégrité physique ne fait guère de doute, le droit à indemnisation relatif à la lésion du droit à l'intégrité physique pourrait-il lui emprunter une telle fondamentalité ?¹⁷⁰⁷ *A priori*, le droit [à indemnisation] du dommage corporel pourrait revêtir un caractère fondamental¹⁷⁰⁸. Un tel caractère se justifierait eu égard à « *la sécurité et l'intégrité de la personne humaine [qui] sont reconnues comme des droits fondamentaux dans les démocraties modernes* »¹⁷⁰⁹ et parce que « *l'intégrité physique de la personne humaine est une valeur universellement reconnue dans le*

¹⁷⁰⁵ V. *Supra* n°252.

¹⁷⁰⁶ DUPRÉ DE BOULOIS X., « Existe-t-il un droit fondamental à la sécurité ? », *art.cit.*, chr. 13 : « *on sait que la CEDH ne garantit pas le droit à la sécurité mais que l'exigence de protection de la sécurité des personnes est prise en compte à travers le développement d'obligations positives déduites du droit à la vie proclamé par l'article 2 de la Conv. EDH. et du droit de ne pas subir des traitements inhumains ou dégradants de l'article 3* ». Dès lors que ces deux dispositifs constituent des expressions juridiques du principe du respect de la dignité de la personne humaine, « *il semble donc évident que le droit à la sécurité cousine avec le droit à la protection de la dignité dont il contribue à assurer la réalisation* ».

¹⁷⁰⁷ En ce sens : LAMBERT-FAIVRE Y., PORCHY-SIMON S., *op.cit.*, spéc. p. 1, n° 1.

¹⁷⁰⁸ *Ibid.*, spéc. Avant-propos, p. XIII.

¹⁷⁰⁹ En ce sens : LAMBERT-FAIVRE Y., PORCHY-SIMON S., *op.cit.*, spéc. Avant-propos, p. XIII.

temps et dans l'espace »¹⁷¹⁰. La fondamentalisation du droit à l'indemnisation intégrale du dommage corporel revendiqué au nom d'une fundamentalité d'emprunt le pousserait donc « *au panthéon des droits fondamentaux* »¹⁷¹¹, lui permettant de revêtir une autorité normative supérieure dans l'ordonnement juridique. Plus encore, si tel était le cas, le droit à l'indemnisation intégrale du dommage corporel emprunterait alors la valeur subjective de ces droits fondamentaux violés du fait de l'intérêt à l'intégrité physique atteint par ce dommage. La cohérence d'un tel procédé est à saluer. Mais si l'on souhaite pourvoir ce droit d'une certaine fundamentalité, ne serait-il pas plus simple d'envisager de lui reconnaître une fundamentalité matérielle ?

377. La reconnaissance éventuelle d'une fundamentalité matérielle. Si la promotion formelle du droit à l'indemnisation intégrale du dommage corporel se conteste, sa fundamentalité matérielle pourrait, quant à elle, être envisagée. Certains auteurs avancent l'idée selon laquelle la fundamentalité d'un droit n'est pas subordonnée à son rang supra-législatif. Un droit peut être qualifié de fondamental lorsqu'il est de valeur législative, indépendamment de sa consécration dans les textes constitutionnels et conventionnels¹⁷¹². En effet, les exemples de lois consacrant des droits fondamentaux se sont multipliés en droit interne¹⁷¹³. À titre d'illustration, le législateur a d'ailleurs consacré un droit « fondamental » à la sécurité¹⁷¹⁴, faisant figure d'une « *étape vers la reconnaissance de la fundamentalité matérielle – c'est-à-dire l'importance axiologique – du droit à la sécurité* »¹⁷¹⁵.

Aussi, reconnaître une fundamentalité matérielle au droit à l'indemnisation intégrale du dommage corporel, avant toute intégration éventuelle dans un texte suprême, pourrait éventuellement se justifier eu égard à la conception « ordinaire » des droits fondamentaux selon laquelle un droit est doté de fundamentalité parce qu'il est considéré comme important,

¹⁷¹⁰ *Ibid.*, spéc. p. 1, n° 1.

¹⁷¹¹ Expression empruntée à LOISEAU G., « La fondamentalisation du droit des personnes », *RDA* 2015, p. 37.

¹⁷¹² En ce sens : PICARD E. « *Droits fondamentaux* », in RIALS S., ALLAND D., *Dictionnaire de la culture juridique*, 2003, PUF, Lamy, spéc. pp. 544 et s., spéc. p. 544. L'auteur affirme que « *le législateur ordinaire utilise la notion et institue lui-même des droits fondamentaux sans égard à la Constitution (...) même si la Constitution les ignore, le droit au logement et le droit à la sécurité, par exemple, sont ainsi qualifiés par de simples lois ordinaires de "droits fondamentaux"* ».

¹⁷¹³ À titre d'illustrations, le législateur a ainsi déclaré que le droit au logement, art. 1^{er} de la loi n° 89-462 du 6 juill. 1989 relative aux rapports locatifs, le droit à la sécurité, art. 1^{er} de la loi n° 95-73 du 21 janv. 1995, la loi d'orientation et de programmation relative à la sécurité, ainsi que le droit à la santé, art. L. 1110-1 CSP, sont des droits fondamentaux.

¹⁷¹⁴ Art. 1^{er} de la loi n° 95-73 du 21 janv. 1995 d'orientation et de programmation relative à la sécurité, modifié par la loi n° 2003-239 du 18 mars 2003, *JORF* 19 mars 2003 : « *la sécurité est un droit fondamental et l'une des conditions de l'exercice des libertés individuelles et collectives* ».

¹⁷¹⁵ PLATON S., *La coexistence des droits fondamentaux constitutionnels et européens dans l'ordre juridique français*, 2007, Fondation Varenne, Collection des Thèses, 709 p., spéc. p. 308.

essentiel, déterminant pour l'être humain¹⁷¹⁶. Ce qui semble être le cas du droit à l'indemnisation intégrale du dommage corporel. L'homme, en tant que destinataire privilégié de ces droits universels parce qu'il est un être humain¹⁷¹⁷, justifie en effet leur intensité. Mais « un droit fondamental mérite son nom lorsqu'il est constituant (...) de l'identité de l'homme dans une société démocratique déterminée »¹⁷¹⁸. Or, à notre sens, le droit à l'indemnisation intégrale du dommage corporel ne serait pas un droit constitutif de l'identité de la personne. Qui plus est, se baser sur l'importance d'un droit pour le qualifier de fondamental est également critiquable.

Pour l'heure, l'idée d'une réparation des dommages corporels directement rattachée aux droits fondamentaux de la personne n'a guère reçu davantage de consécration que celle doctrinale. Mais dans l'hypothèse où le législateur lui reconnaîtrait le statut de droit fondamental en raison d'une fundamentalité matérielle, cela aurait-il une réelle incidence en droit¹⁷¹⁹.

378. La portée incertaine de la fondamentalisation du droit à l'indemnisation intégrale du dommage corporel. Une telle plus-value laisse tout de même perplexe, tant au regard de la portée d'une telle promotion que de sa réelle nécessité. En ce sens, s'est par exemple interrogé Monsieur le Professeur Xavier Dupré de Boulois sur la pertinence de hisser ce droit « au pays des droits fondamentaux »¹⁷²⁰. Pour cet auteur, la réponse est évidente. « La promotion d'un droit fondamental à la sécurité serait inutile, perturbatrice et dangereuse. Inutile en ce que la protection de l'intégrité physique des personnes est déjà assurée dans les différentes branches du droit ; perturbatrice parce que la catégorie des droits et liberté fondamentaux est déjà guettée par l'embonpoint ; dangereuse en ce que cette promotion aurait essentiellement pour fonction d'affermir des politiques publiques de sécurité déjà fort « exubérantes »¹⁷²¹. Reprenons point par point de tels arguments.

La protection du droit à l'intégrité physique existe bel et bien dans différentes branches du droit, mais tend à s'harmoniser de sorte d'offrir une plus grande égalité entre les victimes de dommage corporel, du moins en droit de la responsabilité civile. La finalité du droit à l'indemnisation intégrale du dommage corporel étant de restaurer les droits fondamentaux

¹⁷¹⁶ Sur les critiques de cette conception, v. notamment : **PICARD E.**, « Droits fondamentaux », *art.cit.*

¹⁷¹⁷ V. en ce sens : **FRICERO N.**, *Droit européen des droits de l'homme*, 2007, Gualino éditeur, 172 p. spéc. p. 18.

¹⁷¹⁸ **PAVIA M.-L.**, « Éléments de réflexions sur la notion de droit fondamental », *LPA* 1994, p. 6, n° 54.

¹⁷¹⁹ **DUPRÉ DE BOULOIS X.**, « Existe-t-il un droit fondamental à la sécurité ? », *art.cit.*, chr. 13 ; **GRANGER M.- A.**, *art.cit.*, n° 2, p. 273 ; **JOURDAIN P.**, « Existe-t-il un droit subjectif à la sécurité », *art.cit.*, n° 7, pp. 76-82.

¹⁷²⁰ **DUPRÉ DE BOULOIS X.**, « Existe-t-il un droit fondamental à la sécurité ? », *art.cit.*, chr. 13.

¹⁷²¹ *Ibid.*

subjectifs lésés relatifs à l'intégrité d'une personne, le rendre fondamental aurait pour effet de consacrer une telle volonté et d'entraîner une protection moins disparate.

Ensuite, force est de constater que les droits fondamentaux « *sont victimes de leur succès et se développent à l'excès* »¹⁷²². Si la promotion du droit à l'indemnisation intégrale du dommage corporel pouvait se justifier en vue d'une plus grande protection de la personne humaine, il est vrai que si l'on qualifie toute sorte de revendication individuelle de droit fondamental, cela mène alors à leur banalisation et incidemment, à leur affaiblissement. « *Car si tout devient fondamental, plus rien ne l'est vraiment* »¹⁷²³. Il ne faudrait pas que sous l'influence de l'individualisme, la notion même de droit fondamental devienne une notion « fourre-tout »¹⁷²⁴.

Enfin, il semble qu'une éventuelle nature fondamentale attribuée au droit à l'indemnisation intégrale du dommage corporel n'aurait que peu d'impact sur la normativité corporelle. À titre d'illustration, cette normativité existe d'ores et déjà au sein des politiques publiques liées aux accidents de la circulation. De telles politiques relatives au domaine de la sécurité routière existent et se durcissent au fur et à mesure des années, sans qu'un quelconque droit fondamental du dommage corporel soit pour autant prôné.

En somme, les arguments avancés par l'auteur sont partiellement convaincants. Ils ne permettent pas de rendre compte, ni de la portée, ni de la nécessité d'ériger ce droit au rang des droits fondamentaux. Cela aurait selon nous pour effet de pervertir les règles du droit commun de la responsabilité civile.

379. Le rejet d'une fondamentalisation. Reconnaître la fundamentalité de ce droit viendrait à coup sûr nourrir « l'idéologie de la réparation »¹⁷²⁵ et engendrerait sans nul doute des réclamations exponentielles. Si les améliorations entreprises par les différents projets et propositions de réforme de la responsabilité civile délictuelle érigent la supériorité d'un tel droit tenant à la nature supérieure du dommage corporel sur les autres dommages, cela ne signifie pas qu'il doive nécessairement être surclassé au rang des droits fondamentaux dès lors qu'une

¹⁷²² **BALLOT É.**, *op.cit.*, spéc. p. 305.

¹⁷²³ *Ibid.*

¹⁷²⁴ Expression empruntée à Madame Anne-Claire AUNE lors de son analyse sur le contenu du droit à la vie privée : **AUNE A.-C.**, « La réception des "droits à" dans le Code civil sous l'impulsion des droits de l'Homme », in **CHABOT J.-L.**, **DIDIER P.-H.**, **FERRAND J.**, *Le Code Civil et les droits de l'Homme*, 2005, L'Harmattan, La librairie des humanités, pp. 191 et s.

¹⁷²⁵ **CADIET L.**, « Sur les faits et méfaits de l'idéologie de la réparation », in *Le juge entre deux millénaires*, Mélanges offerts à Pierre Draï, 2000, Dalloz, pp. 495- 510 ; **CADIET L.**, « Les métamorphoses du préjudice », in *Les métamorphoses de la responsabilité, Colloque commun aux Facultés de droit de l'Université de Montréal, de l'Université catholique de Nimègue et de l'Université de Poitiers, 6e journées René Savatier, Poitiers, 15/16 mai 1997*, 1998, PUF, pp. 37-50.

telle promotion ne saurait pleinement se justifier. Une chose est alors de lui reconnaître sa nature subjective au nom des droits fondamentaux qu'il restaure et protège¹⁷²⁶, bien que cela soit encore critiquable dans la mesure où la société connaît déjà une véritable « *inflation des droits subjectifs* »¹⁷²⁷. S'expliquant par l'essor de l'individualisme¹⁷²⁸, ce phénomène juridique¹⁷²⁹ se conçoit. Mais cela ne signifie pas qu'il faille reconnaître à chaque droit subjectif une valeur fondamentale.

Si tel était le cas, l'on peut craindre l'impact considérable que cela pourrait avoir sur le droit de la responsabilité civile. La portée d'un tel droit absorberait les règles de la responsabilité civile. En effet, s'il était donné à la victime la possibilité d'invoquer directement ce droit, dont le texte le régissant resterait encore à déterminer, l'on ne voit pas pourquoi la victime invoquerait les règles issues des régimes de responsabilités actuelles, tant généraux que spéciaux, comme la loi du 5 juillet 1985. Cette victime pourrait en effet profiter, à l'image par exemple de l'article 9 du Code civil relatif au droit au respect de la vie privée, de cette voie protectrice qui la décharge de toute preuve de l'existence d'une faute et d'un préjudice. Le constat de l'atteinte corporelle qu'elle subit suffirait à lui-seul à ouvrir automatiquement un droit à réparation, sans qu'une quelconque règle vienne contrebalancer cette logique. Toute victime n'aurait par exemple plus à prouver l'existence de ses préjudices corporels subis, ni même la faute à l'origine causale de dommage, laquelle est déjà fortement concurrencée par l'objectivisation d'une responsabilité sans faute. La victime d'un accident de la circulation n'aurait donc plus à prouver l'implication du véhicule dans l'accident, ni même le dommage imputable à l'accident. Dès lors que la réparation serait alors autonome, il pourrait être craint que l'ensemble des victimes de dommage corporel se fonde sur les dispositions déjà existantes relatives à l'interdiction de toute atteinte à la dignité de la personne – article 16 du Code civil – ou encore au respect de son corps – article 16-1¹⁷³⁰. S'en suivrait assurément un risque patent de dérive, voire une totale absorption du droit de la responsabilité¹⁷³¹. Ériger ce droit au rang des droits fondamentaux est donc dangereux. Cela pourrait remettre en question l'existence du droit commun de la responsabilité civile mais aussi celle des régimes spéciaux tels que la loi

¹⁷²⁶ En ce sens : **FABRE-MAGNAN M.**, « Dignité humaine », *art.cit.*, spéc. p. 290. Cet auteur affirme que la dignité de la personne, en tant que concept juridique « *n'est pas en elle-même un droit subjectif, une prérogative qui serait attribuée aux individus, mais elle peut requérir que de tels droits soient octroyés à ces derniers* ». Il demeure en effet évident qu'au nom du droit au respect de la dignité de la personne victime, celle-ci bénéficie d'un droit subjectif au dommage corporel.

¹⁷²⁷ **HAUSER J.**, note sous l'arrêt de la première chambre civile du 26 mars 1996, *RTD civ.* 1996, p. 871.

¹⁷²⁸ **PICHARD M.**, *op.cit.*, spéc. n° 22 et s.

¹⁷²⁹ *Ibid.*

¹⁷³⁰ Monsieur le Professeur Marc Pichard le déconseille fortement. V. : **PICHARD M.**, *Ibid.*, spéc. p. 502, n° 406.

¹⁷³¹ **CADIET L.**, « Les métamorphoses du préjudice », *art.cit.*, spéc. p. 49.

Badinter. On pourrait même affirmer que la reconnaissance d'un droit fondamental à l'indemnisation intégrale du dommage corporel aurait un effet pervers sur le droit de la responsabilité civile qu'il convient à tout prix de préserver, et ce même si l'émergence de droits subjectifs, à valeur fondamentale parfois, est principalement due à la responsabilité civile. À moins de considérer que la fondamentalité de ce droit est uniquement reconnue à un droit de l'indemnisation des dommages accidentels. Celle-ci serait ainsi une « *réforme plus ambitieuse qui engloberait tous les accidents corporels dus à des activités dangereuses, ce qui impliquerait une refonte totale de notre droit de la responsabilité civile et de notre système d'assurance* »¹⁷³². En tout état de cause, cela ne manquera pas d'instaurer un traitement inégalitaire entre les victimes dont le dommage corporel ne résulte pas d'un accident corporel.

380. Avant-propos conclusifs de la première section. En définitive, il demeure regrettable que le conducteur soit la victime exclue du bénéfice du traitement préférentiel du dommage corporel dans le droit de la réparation largement ancré dans l'esprit des différents projets tant français qu'européens. Qui plus est, l'éviction de la codification de la loi Badinter par la proposition sénatoriale de 2020 paraît pour le moins illégitime au regard du traitement préférentiel du dommage corporel que celle-ci met en place au profit des victimes de dommage corporel en droit commun de la responsabilité. Le conducteur devrait donc pour l'heure demeurer encore le « *mal-aimé* »¹⁷³³ de la loi Badinter et se contenter d'une indemnisation limitée de son dommage corporel. À moins qu'il ne soit envisagé de contourner l'ajournement d'un traitement préférentiel du dommage corporel reconnu en sa faveur.

¹⁷³² VINEY G., « La faute de la victime d'un accident corporel : le présent et l'avenir », *JCP* 1984, I, 3155.

¹⁷³³ Expression empruntée à Monsieur le Professeur Hubert GROUDEL, in « Boire et conduire », *RCA* 2007, repère 7.

Section 2. Le contournement envisageable d'un traitement préférentiel du dommage corporel ajourné

381. Vers l'abolition de l'inégalité de traitement entre les victimes d'accidents corporels. Il nous paraît inenvisageable de laisser perdurer un droit à une indemnisation inégale du dommage corporel réparable des victimes d'accidents corporels de la circulation.

À cet égard, l'ajournement d'un traitement préférentiel du dommage corporel reconnu aux victimes conductrices pourrait tout d'abord être contourné par un remaniement envisagé des règles relatives au droit à indemnisation de ces victimes dont le régime proposé par le projet Urvoas est lacunaire (§1). Ce remaniement aurait ainsi pour objectif d'assoir la supériorité du dommage corporel des victimes conductrices dans le droit de la réparation qu'instaure la loi du 5 juillet 1985.

En outre, un tel remaniement pourrait ensuite être complété par la restructuration envisageable du régime d'indemnisation des victimes de dommage corporel (§2). D'aucuns se questionnent en effet s'il n'y a pas lieu d'aller plus loin que ce que le dernier projet de réforme de la responsabilité civile de 2017 propose. L'idée serait alors de se détacher du raisonnement de la Chancellerie. La proposition serait ainsi d'opérer un véritable changement de structure sur lequel repose actuellement le régime d'indemnisation des victimes d'accidents corporels, afin qu'un traitement préférentiel du dommage corporel soit enfin consacré au profit de l'ensemble de ces victimes d'accidents corporels. La discrimination existante entre celles-ci pourrait en effet être définitivement supprimée si une logique indemnitaire se substitue à celle de responsabilité sur laquelle repose en droit positif la loi Badinter.

§1. Le remaniement envisagé des règles encadrant le droit à indemnisation des victimes d'accidents corporels

382. La volonté de conserver la faute inexcusable comme outil de régulation sociale. Notre proposition consiste à conserver l'abrogation de l'opposabilité de la faute simple à la victime conductrice. Cette règle augmente en effet considérablement l'efficacité de la protection assurée par la loi Badinter en étant plus au cœur de l'inégalité de traitement indemnitaire entre victimes d'accidents corporels de la circulation. Mais surtout, il faut suggérer que soit maintenue la limitation du droit à indemnisation des victimes conductrices en considération de leur faute inexcusable commise, sans égard au critère d'appréciation de la

cause exclusive de l'accident. Il nous paraît en effet essentiel de conserver le rôle minoré de cette faute dans le *quantum* de la réparation de son dommage corporel. Plus précisément, pourrait-il être avancé l'idée de réduire uniquement l'indemnisation des préjudices extrapatrimoniaux subis lorsque le conducteur victime aura lui-même commis une faute inexcusable d'une gravité suffisamment élevée non cause exclusive de l'accident. En revanche, l'on pourrait envisager que cette faute qualifiée puisse jouer un rôle majoré dans le *quantum* de la réparation du dommage corporel, cette fois-ci vis-à-vis de l'ensemble des victimes d'accidents corporels de la circulation. Pour ce faire, devra être rapportée la preuve que cette faute est à l'origine de leur dommage corporel imputable à la réalisation d'un risque accidentel anormal de la circulation. L'opposabilité selon nous acceptable de cette faute sur l'étendue du droit à indemnisation des victimes d'accidents corporels (A) participera incidemment de l'affirmation d'une certaine hiérarchie des préjudices corporels réparables de ces victimes (B).

A. L'opposabilité acceptable de la faute inexcusable sur l'étendue du droit à indemnisation des victimes d'accidents corporels

383. Le projet de réforme de la responsabilité civile de 2017 avait pour ambition de codifier les dispositions relatives au droit à indemnisation des victimes d'accident de la circulation au sein du Code civil. Cette proposition participait du rehaussement du droit à indemnisation du conducteur victime, tout en maintenant néanmoins la règle de l'opposabilité de sa faute inexcusable, cause exclusive de l'accident. Cela permettait d'exclure la réparation de son dommage corporel subi d'une part, ainsi que la considération de cette faute qualifiée non cause exclusive de l'accident pour simplement la limiter d'autre part. Or l'appréciation de cette faute s'avère particulièrement problématique (1), tout comme la subsistance du critère de la cause exclusive de l'accident (2) dans l'évaluation du *quantum* de son droit à indemnisation. Il demeure alors intéressant d'analyser au préalable ces difficultés afin que puisse être envisagé le remaniement du régime d'indemnisation des victimes d'accidents corporels de la circulation.

1. L'appréciation problématique de la faute inexcusable

384. **Le rejet souhaitable d'une conception laxiste de la faute inexcusable.** Dans un souci de vouloir responsabiliser les conducteurs, ou encore de vouloir limiter la hausse du coût de l'assurance automobile qu'engendrait la définition très restrictive de la faute inexcusable adoptée par la Cour de cassation, les juges pourraient envisager une conception

laxiste de cette faute¹⁷³⁴. Dans l'hypothèse où les juges décident d'apprécier largement cette faute inexcusable « simple », se pose la question de son assimilation éventuelle à la faute simple alors supprimée. En effet, en l'absence de définition de la faute inexcusable simple, « *le conducteur pourrait même être encore plus maltraité puisque rien n'empêcherait les juges de la retenir, par exemple en cas de défaut de port du casque, de la ceinture de sécurité, ou encore de conduite en état d'alcoolémie, y compris lorsqu'elle n'a pas contribué à la réalisation du préjudice, ce qui est pourtant la condition de l'opposabilité de la faute simple posée par l'Assemblée plénière de la Cour de cassation* »¹⁷³⁵.

Sous couverture de cette faute inexcusable non cause exclusive de l'accident, les solutions retenues au titre de la faute simple du conducteur pourraient continuer d'être en réalité appliquées dans l'objectif de limiter l'indemnisation du conducteur victime. Se pose incidemment la question de la proportion variable dans laquelle cette indemnisation va être limitée. Espérons que les juges, souverains dans l'appréciation de cette faute inexcusable, n'y voient pas un moyen de responsabiliser le conducteur en limitant abusivement cette réparation afin que leur appréciation se rapproche le plus possible d'une exclusion d'indemnisation.

Au demeurant, si une conception extensive de la faute inexcusable devait être retenue, l'amélioration du sort du conducteur victime serait en réalité davantage perçue tel un « *effet d'annonce, une différence assez substantielle de traitement subsistant, et ce en dépit de son incidence moindre qu'auparavant sur l'indemnisation du conducteur victime* »¹⁷³⁶. L'inégalité de traitement entre les victimes d'accidents corporels serait, par voie de conséquence, en filigrane, partiellement maintenue, dès lors que cette faute opposable n'exclut pas *a priori* l'indemnisation du dommage corporel de la victime conductrice. Une telle appréciation est dangereuse et ne devrait trouver à s'appliquer, car paraissant contraire à l'objectif d'amélioration du sort du conducteur victime d'un dommage corporel.

Plus encore, si une partie de la doctrine se réjouit de l'inopposabilité de la faute simple sur l'étendue du droit à indemnisation du conducteur victime, dès lors qu'un tel principe aurait pour effet de réduire davantage le contentieux en la matière et de favoriser incidemment la voie transactionnelle, il semblerait que cet objectif ne puisse qu'être partiellement atteint. En effet, l'appréciation de la faute inexcusable et son impact sur la mesure du droit à indemnisation de

¹⁷³⁴ En ce sens : **BORGHETTI J.-S.**, « Un pas de plus vers la réforme de la responsabilité civile : présentation du projet de réforme rendu public le 13 mars 2017 », *D.* 2017, p. 770, spéc. p. 776, note 50.

¹⁷³⁵ **ABRAVANEL-JOLLY S.**, « Un droit à indemnisation pour le conducteur victime ? (à la suite du projet de réforme de la responsabilité civile du 13 mars 2017) », *BJDA* 2017, dossier 2.

¹⁷³⁶ *Ibid.*

la victime conductrice sera davantage source d'un nouveau contentieux, plutôt qu'à l'origine de sa régression.

385. Une conception restrictive de la faute inexcusable difficile à retenir.

L'appréciation de cette faute était jusqu'à présent restrictive afin que la victime non-conductrice soit quasi-automatiquement indemnisée de son dommage corporel subi. Si cette appréciation reste telle qu'elle, la faute inexcusable du conducteur victime ne sera dès lors que très rarement retenue puisque « *sa complexité garantit l'extrême rareté de la sanction* »¹⁷³⁷. Cela aurait alors pour effet d'améliorer considérablement son sort¹⁷³⁸. Seule cette appréciation est gage indirectement d'une certaine égalité de traitement entre les victimes d'accidents corporels. Mais cette appréciation semble difficile à mettre en place en pratique. En effet, si les juges apprécient aussi restrictivement la faute inexcusable opposable au conducteur que celle de la victime non-conductrice, il y a aura de « *multiples difficultés à établir une liste de stéréotypes obligatoires pour les juges du fond* »¹⁷³⁹. La Cour de cassation va devoir réaliser un travail considérable à l'égard de l'identification des fautes inexcusables. Une liste de ces fautes devra être établie afin que l'appréciation souveraine de celles-ci varie le moins possible. À défaut, la Cour de cassation se verra confrontée à un nouveau contentieux relatif à la limitation du droit à indemnisation de cette victime. À moins que la sanction de la faute limitative du conducteur victime soit davantage prévisible. Pour se faire, l'incidence de cette faute sur la limitation de son droit à réparation doit être le moins aléatoire possible, et ce, dans un objectif de sécurité juridique. Faudrait-il alors songer à identifier un critère suffisamment restrictif de limitation du droit à indemnisation des victimes conductrices, afin que l'objectif d'amélioration de la situation de ces dernières soit davantage atteint. La difficulté réside alors dans l'identification du critère permettant de différencier la faute simple – qui n'est plus opposable – et la faute inexcusable simple – opposable.

386. L'établissement souhaitable d'un critère de distinction entre la faute simple et la faute inexcusable : le caractère suffisamment grave de la faute inexcusable. Il demeure regrettable que le législateur ne se soit pas décidé à poser de manière claire un critère de limitation du droit à indemnisation des victimes conductrices. Celui-ci laisse une fois encore les juges souverains décider de la mesure dans laquelle un tel droit doit se trouver limité en

¹⁷³⁷ FLOUR J., AUBERT J.-L., SAVAUX É., *op.cit.*, spéc. p. 448, n° 347.

¹⁷³⁸ En ce sens : BORGHETTI J.-S., « Un pas de plus vers la réforme de la responsabilité civile : présentation du projet de réforme rendu public le 13 mars 2017 », *D.* 2017, p. 770, spéc. p. 776.

¹⁷³⁹ GROUDEL H., « Comment traiter le dommage causé à soi-même ? Point de vue privatiste », *art.cit.*, doss. 12.

considération de cette faute inexcusable. Il convient alors de tenter d'identifier un critère selon la distinction retenue des notions de faute simple et de faute inexcusable.

La faute simple doit uniquement s'entendre de la maladresse et de l'imprudence du conducteur ou de son manquement à une obligation de sécurité prévue par le Code de la route. C'est une faute que l'on qualifie d'involontaire et subséquemment de non intentionnelle. En revanche, la faute inexcusable relève de la catégorie des fautes dites qualifiées. Celles-ci résulteraient plus précisément de « *l'imprudence délibérée d'un conducteur qui a conduit dans des conditions telles qu'il a créé et couru des risques anormalement élevés* »¹⁷⁴⁰.

À la différence de la faute simple, la faute inexcusable est basée sur une volonté de comportement et plus précisément sur une volonté de créer le risque d'accident de la circulation. C'est donc en soi une faute que l'on peut qualifier de volontaire, revêtant une particulière gravité, mais qui se différencie cependant de la faute intentionnelle en raison du fait que le résultat dommageable causé n'a pas été lui-même voulu par l'usager de la route.

Dès lors, ces deux fautes peuvent être dépourvues du caractère intentionnel de l'acte dont le comportement est voulu. Mais lorsque le résultat concerne la faute inexcusable, dont ni le comportement ni le résultat ne sont voulus s'agissant de la faute simple, il est clair que la première faute se distingue de la seconde du fait de son degré de gravité plus élevé.

Par voie de conséquence, le critère de distinction sur lequel les juges pourraient se fonder est celui du degré suffisamment grave de la faute inexcusable dont l'appréciation pourrait s'opérer à l'aune de la recherche de la volonté de créer le risque d'accident de la circulation du fait du comportement ou de la conduite voulus du conducteur. Un tel critère permettrait donc de pouvoir mesurer l'indemnisation limitative des préjudices corporels de la victime conductrice, et d'ainsi cloisonner le pouvoir d'appréciation des juges du fond. Ce qui ne pourra que minimiser les risques de divergence quant à l'incidence limitative de la faute inexcusable sur le droit à réparation du conducteur victime entre les diverses juridictions, mais également les risques de disparité entre les voies amiable et judiciaire. En outre, les juges devront également faire preuve de prudence quant à la différence d'appréciation de la faute inexcusable dans le cadre des accidents de la circulation, et de l'éventuelle faute lourde dans le cadre du droit commun de la responsabilité¹⁷⁴¹.

¹⁷⁴⁰ Formulation empruntée à André Tunc, *in La sécurité routière, Esquisse d'une loi sur les accidents de la circulation*, 1966, Librairie Dalloz, 75 p., spéc. p. 62, n° 78.

¹⁷⁴¹ La proposition de loi sénatoriale n° 678 *portant réforme de la responsabilité civile*, 29 juill. 2020, suggère la consécration de l'opposabilité de cette faute à l'article 1254 al. 2 : « *seule une faute lourde peut réduire la réparation du dommage corporel* ».

387. La distinction de la faute inexcusable dans le cadre des accidents de la circulation et de la faute lourde dans le cadre du droit commun. La proposition de loi de 2020 portant réforme de la responsabilité civile suggère qu'une faute lourde puisse réduire la réparation du dommage corporel. Mais aucune définition de cette faute opposable aux victimes de dommage corporel de droit commun ayant pour incidence de limiter leur droit à réparation n'est toutefois donnée. Serait ainsi laissé aux juges le soin d'en définir les contours. Commentant le projet de réforme de 2017 dont les rédacteurs ont initialement proposé la mise en place d'une telle règle, un auteur affirmait qu'il fallait convenir du sens à retenir de la notion de faute lourde, qui selon lui, serait « *forcément moins intense que celle qui existe dans le cadre des accidents de la circulation* »¹⁷⁴². A-t-il eu raison d'affirmer cette différence de degré car certains semblent plutôt avoir tendance à l'oublier. En effet, certains n'ont pas songé à maintenir leur distinction mais plutôt songé à la possibilité de généraliser l'opposabilité de la faute lourde dans le cadre des accidents de la circulation aux victimes conductrices. Selon Monsieur le Professeur Jean-Sébastien Borghetti, « *il serait peut-être plus simple d'appliquer cette règle y compris aux victimes conductrices en cas d'accidents de la circulation. Cela n'amoindrirait pas la considération de leur protection en comparaison de ce que prévoit le projet [Urvoas] et permettrait d'éviter que se développent des distinctions byzantines relatives aux différentes catégories de fautes de la victime* »¹⁷⁴³. Or, cette généralisation proposée de la faute serait selon nous malvenue. La faute inexcusable est « *une faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation sans raison valable* »¹⁷⁴⁴. Elle se différencie de la faute lourde, entendue telle une « *faute non intentionnelle particulièrement grossière, une incurie grave* »¹⁷⁴⁵, du fait de son degré de gravité plus élevé, autrement dit par sa gravité exceptionnelle, mais aussi par la conscience du danger que l'action ou l'abstention de conduite ou de comportement de l'auteur des faits peut entraîner. Une appréciation unique de ces fautes n'est donc pas souhaitable puisque que la victime conductrice aurait davantage de chance de voir son indemnisation limitée en application de l'opposabilité d'une faute lourde. La théorie de la gradation des fautes défendue par Pothiers est donc à privilégier en l'espèce.

Pour qu'une telle gradation soit d'ailleurs plus explicite, notamment au sein de la loi Badinter, il conviendrait d'accoler à la faute inexcusable un critère de mesure perçu tel un

¹⁷⁴² GOUT O., *art.cit.*, spéc. p. 151.

¹⁷⁴³ BORGHETTI J.-S., « Un pas de plus vers la réforme de la responsabilité civile : présentation du projet de réforme rendu public le 13 mars 2017 », *D.* 2017, p. 770, spéc. pp. 776-777.

¹⁷⁴⁴ BISSARDON S., *Guide du langage juridique. Vocabulaire, pièges et difficultés*, 4^e éd., 2013, LexisNexis, 611 p., spéc. p. 361.

¹⁷⁴⁵ *Ibid.*

standard d'appréciation. Ce critère permettrait aux juges d'exclure le droit à indemnisation des victimes conductrices lorsque cette faute a atteint le *summum* de sa gravité exceptionnelle au regard du risque anormalement créé d'accident de la circulation.

388. L'appréciation de la faute inexcusable à l'aune du critère de la réalisation du risque anormal de la circulation. Notre proposition serait celle d'exclure le droit à indemnisation de dommage corporel de l'ensemble des victimes d'accidents corporels lorsque leur conduite, ou leur comportement constitutif d'une faute au sens du Code de la route, dépasse un certain seuil de normalité du risque de réalisation d'un accident de la circulation. Autrement dit, dès lors que leur faute à l'origine de leur dommage corporel a créé l'anormalité du risque d'accident, elle exclurait leur indemnisation. Comme l'affirme un auteur, « *l'anormalité résulte de l'intensité du risque pris en considération ; le législateur arbitre entre les différents risques auquel chaque individu peut être exposé et sélectionne celui dont il estime que la réalisation dommageable ne doit pas rester à la charge de la victime* »¹⁷⁴⁶. Pour se faire, afin qu'un tel critère de mesure d'anormalité du risque d'accident puisse être effectif, faut-il en premier lieu que le législateur consacre la notion de faute inexcusable donnée par la jurisprudence telle « *une faute volontaire d'une exceptionnelle gravité, exposant sans raison valable son auteur à un danger dont il aurait dû avoir conscience* »¹⁷⁴⁷. L'absence d'intégration de la définition de cette notion au sein du projet Urvoas n'avait d'ailleurs pas échappé à la critique dès lors qu'elle poursuivrait l'objectif d'une meilleure harmonisation des décisions¹⁷⁴⁸. Une telle consécration permettrait notamment au juge d'apprécier si le danger auquel a été exposé la victime résulte d'un fait fautif normal ou anormal de la circulation. Cette consécration serait surtout le moyen de parer l'éventualité d'une appréciation souple de cette faute que les juges seraient tentés de retenir pour « responsabiliser » davantage le conducteur, ou pour limiter la hausse du coût de l'assurance si à l'avenir l'abrogation de l'article 4 de la loi Badinter devait être maintenue¹⁷⁴⁹. À cet égard, les écrits de Monsieur le Professeur Fabrice Leduc permettent très certainement d'étayer nos propos.

¹⁷⁴⁶ MÉNARD B., *L'anormalité en droit de la responsabilité civile*, Thèse Lyon 3, 643 p., spéc. p. 39, n° 15.

¹⁷⁴⁷ Cass. 2^e civ., 20 juill. 1987, n° 86-16.287, *Ouradi c/ Gabet* : *Bull. civ.* II, n° 160 (parmi onze arrêts), *D.* 1987, chr. XLII, MOULY Ch. ; *JCP* 3328, I. chr. BLOCH É. V. surtout : Cass. Ass. plén., 10 nov. 1995, n° 94-13.912 : *Bull. AP*, n° 6, *JCP* 1996, II, 22564, concl. JÉOL M., note VINEY G. ; *Gaz. pal.* 1997, 1, 82, note CHABAS F. ; *RTD civ.* 1996, p. 187, obs. JOURDAIN P.

¹⁷⁴⁸ V. notamment : MORLET-HAÏDARA L., *art.cit.*, *RCA* n° 7-8, 2017, étude 9.

¹⁷⁴⁹ En ce sens : BORGHETTI J.-S., « Un pas de plus vers la réforme de la responsabilité civile : présentation du projet de réforme rendu public le 13 mars 2017 », *D.* 2017, p. 770, spéc. p. 776, note 50.

389. Une proposition basée sur le raisonnement de Monsieur le Professeur Fabrice Leduc. Dans son article intitulé *Le cœur et la raison en droit des accidents de la circulation*, l'auteur consacre deux colonnes sur « l'accident de la circulation et volonté ». Partant des définitions respectives de faute intentionnelle, supposant la volonté de causer le dommage tel qu'il est survenu, et de faute volontaire, supposant avoir entraîné un dommage non recherché mais qui peut, dans certains cas, résulter consécutivement d'un dommage qui lui a bel et bien été voulu, l'auteur fait référence au critère de la réalisation du risque normal afin de justifier de leur incidence sur la qualification retenue ou non d'accident de la circulation en jurisprudence. Partant de son raisonnement, une telle qualification est exclue si le dommage procède de la réalisation des risques anormaux de la circulation¹⁷⁵⁰. Plus précisément, « *le fait que les conséquences dommageables aient été, en tout ou partie, voulues délibérément, suffit à établir que le dommage subi par la victime ne procède pas de la réalisation d'un risque normal inhérent à la circulation* ». Dès lors, paraît-il logique d'exclure totalement l'indemnisation de l'utilisateur victime dont la faute inexcusable est à l'origine de telles conséquences dommageables réalisées. Et pour ce faire, celle-ci doit nécessairement être appréciée au regard du critère du risque anormalement créé par le danger que la victime a délibérément pris et dont elle aurait dû avoir conscience.

Par voie de conséquence, l'élément subjectif de la faute devra donc nécessairement être apprécié. Cela signifie que si l'utilisateur de la route n'avait pas conscience du danger qui a créé le risque dommageable anormal de la circulation, cette faute ne pourra lui être opposable. À cet égard, il paraît finalement légitime d'entrevoir l'idée de conserver l'âge et l'état de santé physique et psychique comme éléments d'appréciation de la conscience du danger et donc des éléments d'exonération. Faut-il alors finalement approuver la rédaction entreprise par le groupe de travail sous la direction du Professeur Terré lorsqu'il propose que « *dans l'appréciation de la faute inexcusable, le juge aura égard à l'âge et à l'état physique ou psychique de la victime* ».

390. Les bases de notre raisonnement étant posées, reste alors à analyser la subsistance problématique du critère de la cause exclusive de l'accident si l'on souhaite qu'un remaniement des règles encadrant le droit à indemnisation des victimes d'accidents corporels soit possible.

¹⁷⁵⁰ LEDUC F., « Le cœur et la raison en droit des accidents de la circulation », *art.cit.*, spéc. n° 4.

2. La subsistance problématique du critère de la cause exclusive de l'accident

391. Le retour de la « cause exclusive de l'accident » comme critère de mesure de la sanction de la faute inexcusable des victimes conductrices. Dans le projet de réforme de 2017, il était exigé la réunion de ces deux notions : le cumul de ces critères afin de priver l'ensemble des victimes d'accidents corporels de la circulation de leur droit à indemnisation. À défaut, et ce même si la faute est inexcusable, ces victimes ne pouvaient être privées de leur indemnisation. La « cause exclusive de l'accident » était donc le critère déterminant qui entraînait la privation totale de l'indemnisation, et qui exonérait *ipso facto* le débiteur de son obligation d'indemnisation envers elles. En cela résultait une première difficulté pour les juges.

À l'égard des victimes non-conductrices, il est de jurisprudence constante que la faute inexcusable demeure la cause exclusive de l'accident lorsqu'elle est la seule cause fautive à l'origine de l'accident. En alignant le sort des victimes conductrices sur ces dernières, le législateur leur transposait donc indirectement cette jurisprudence. En effet, en maintenant cette condition tenant à l'absence d'autres causes ayant été à l'origine causale de l'accident corporel de la circulation, cela impliquait que l'exonération ne pouvait être envisagée qu'à la condition de vérifier si un autre conducteur n'avait pas lui-même commis en faute¹⁷⁵¹. Or, une telle transposition prenait ainsi « *l'exact contre-pied de la directive que la Cour de cassation répète à l'envie à l'intention des juges du fond depuis 1997 : il faut, pour apprécier l'incidence de la faute du conducteur victime, faire abstraction du comportement du conducteur adverse* »¹⁷⁵².

Plus encore, en précisant à l'article 1287 alinéa 3 du projet Urvoas que « *lorsqu'elle n'est pas la cause exclusive de l'accident, la faute inexcusable commise par le conducteur du véhicule terrestre à moteur a pour effet de limiter son droit à réparation, dès lors qu'elle a contribué à la réalisation de son dommage* », la Chancellerie semblait vouloir introduire le critère de la « cause exclusive de l'accident » comme condition première de limitation du droit à réparation du dommage corporel de la victime conductrice. À cet égard, pour limiter son droit à réparation, les juges auraient nécessairement dû rechercher en premier lieu si sa faute était ou non la cause exclusive de l'accident, avant de vérifier si elle revêtait un caractère inexcusable,

¹⁷⁵¹ En ce sens : **HOCQUET-BERG S.**, « Le fait des véhicules terrestres à moteur », *JCP* 2016, suppl. au n° 30-35, spéc. p. 63.

¹⁷⁵² **LEDUC F.**, « La sanction de la faute du conducteur victime en question », *art.cit.*, spéc. n° 24. Pour une illustration récente de droit positif sur l'application constante de la règle selon laquelle « *il appartient au juge d'apprécier souverainement si celle-ci a pour effet de limiter ou d'exclure l'indemnisation des dommages que le conducteur a subis, en faisant abstraction du comportement des autres conducteurs* » : Cass. 2^e civ., 20 mai 2020, n° 19-14.663, *Inédit*, *RCA* 2020, comm. 151.

pour enfin déterminer si celle-ci contribuait à la réalisation de son dommage corporel. Et pour se faire, ils auraient dû apprécier en amont le comportement de l'autre conducteur du véhicule impliqué dans l'accident, dans l'objectif d'identifier et d'évincer si une toute autre cause éventuelle aurait été à l'origine de l'accident ou non.

En définitive, peu importe l'ordre dans lequel les deux notions auraient dû être appréciées. La faute exclusive et limitative du droit à réparation de la victime conductrice aurait nécessairement été appréciée selon une méthode pourtant condamnée par la Haute Cour. Les juges du fond se seraient ainsi sans doute basés sur cette ancienne méthode de mesure de l'étendue du droit à réparation du conducteur victime, qualifiée de « bilatérale »¹⁷⁵³, au moyen d'une « *pesée des fautes respectives du demandeur et du défendeur* »¹⁷⁵⁴. À l'aune du projet de réforme de 2017, la Cour de cassation était donc bel et bien, sur ce point, déjugée ouvertement par le législateur dans la mesure où la règle qu'elle s'obstine à faire appliquer aux juges du fond aurait perdu sa raison d'être¹⁷⁵⁵.

Par voie de conséquence, les alinéas 2 et 3 de l'article 1287 du projet de réforme de la responsabilité civile n'étaient *a priori* pas fondés sur une logique de peine civile à l'égard du conducteur victime. Si la logique de l'introduction de l'alinéa 3 était de maintenir une réelle peine privée à son égard, dans un souci de responsabilisation et d'impératif économique et financier des compagnies d'assurances, la mesure de la sanction de la faute inexcusable aurait clairement dû être posée à la seule aune de sa gravité intrinsèque. Ce qui n'était aucunement le cas en l'espèce. Dans le souci de préserver une logique de peine privée à l'égard du conducteur victime, pourquoi la Chancellerie n'a-t-elle pas simplement subordonné la limitation du droit à réparation à une faute inexcusable qui est à l'origine causale de son dommage corporel ?

392. Le maintien illogique de la condition tenant au caractère exclusif de l'accident au regard des victimes conductrices. Si la Chancellerie voulait donner à l'article 1287 alinéa 3 une telle logique, fallait-il encore ne pas faire référence à la « cause exclusive de l'accident ». Déjà en 2011, Monsieur le Professeur Fabrice Leduc mettait en garde sur l'effet

¹⁷⁵³ LEDUC F., « La sanction de la faute du conducteur victime en question », *art.cit.*, spéc. n°5 et s.

¹⁷⁵⁴ *Ibid.*, spéc. n° 5.

¹⁷⁵⁵ Il pourrait être vu dans un arrêt récent de la Cour de cassation, que celle-ci commence à déjuger la règle qu'elle a instaurée, lorsqu'elle conforte sa décision en se référant au raisonnement des juges du fond qui quant à eux, faisaient référence au comportement de l'autre conducteur pour justifier la leur. V. à ce propos : Cass. crim., 17 mars 2020, n° 19-81.707, *Inédit* : « en l'état de ces motifs, relevant de son appréciation des éléments de preuve, d'où il résulte que le conducteur victime a commis une faute ayant contribué à la réalisation de son dommage dans une proportion qu'elle a souverainement déterminée, et abstraction faite de l'énonciation surabondante relative au comportement fautif de l'autre conducteur impliqué dans l'accident, la Cour d'appel a justifié sa décision », *RCA* 2020, comm. 12, par LORTON C.

paradoxal en jurisprudence de l'hypothèse de l'exclusion du droit à indemnisation de la victime conductrice à l'aune de sa faute inexcusable cause exclusive de l'accident corporel inscrite au sein des différentes propositions législatives¹⁷⁵⁶. Selon lui, une telle amélioration du sort du conducteur victime impliquerait nécessairement l'appréciation du comportement du conducteur défendeur. Il devra en effet être vérifié de son côté s'il n'est pas l'auteur d'une faute. Cela exclut totalement la logique de peine privée jusqu'alors menée à l'égard du conducteur victime depuis 1997. Et pourtant, malgré l'avertissement doctrinal, les projets de réforme ont maintenu la condition tenant à la cause exclusive, tant pour exclure que pour limiter son droit à réparation.

Ainsi, dès lors que la dernière proposition législative de 2020 ajourne la consécration d'un véritable droit du dommage corporel en faveur du conducteur victime pour une raison tenant notamment à sa responsabilisation, faut-il alors que la méthode d'appréciation « unilatérale »¹⁷⁵⁷ de la faute inexcusable soit sauvegardée. Pour se faire, il faut nécessairement que soit supprimée la référence à la « cause exclusive de l'accident ». Ce faisant, cette faute ne revêtirait qu'un caractère limitatif d'indemnisation à l'égard du conducteur victime, à la condition qu'elle ait contribué à l'origine causale du dommage corporel subi. En cela, il saurait gré au législateur de demain de procéder à une modification de la rédaction actuellement proposée de l'article 1287 alinéa 3 du projet Urvoas, afin que soit supprimé le critère de « cause exclusive de l'accident »¹⁷⁵⁸. En pareille hypothèse, le législateur devra également préciser que la limitation de leur indemnisation sera motivée par le seul caractère inexcusable de leur faute ayant contribué à leur dommage corporel, dont l'appréciation devra s'entendre strictement à l'aune de son degré de gravité basé sur la volonté du conducteur de créer le risque d'accident de la circulation. Enfin, dans un objectif de prévisibilité du droit, une telle proposition devra nécessairement s'accompagner de la consécration de la définition prétorienne retenue de la faute inexcusable au sein du futur dispositif. À cette fin, l'intégration d'un nouvel alinéa au sein d'un futur article régissant l'indemnisation des victimes en cas de dommage corporel est donc attendue.

En outre, bien que le sort du conducteur victime resterait amélioré, l'inégalité de traitement entre les victimes d'accidents corporels subsisterait. La protection du droit à indemnisation de la victime serait réduite au regard de ce que propose le projet de 2017 à l'égard d'une conciliation de tous les intérêts en cause, freinant alors l'évolution du dispositif. Plus encore, si la volonté sénatoriale de 2020 est en réalité de tenir compte de l'impératif économique

¹⁷⁵⁶ Soulignons que l'observation de cet auteur s'arrête à ce moment-là au projet Terré.

¹⁷⁵⁷ LEDUC F., « La sanction de la faute du conducteur victime en question », *art.cit.*, spéc. n° 6 et s.

¹⁷⁵⁸ V. Annexe 1.

des compagnies d'assurances quant au coût qu'engendrerait le rehaussement du droit à indemnisation du conducteur victime, il faudrait alors aller plus loin dans cette démarche en supprimant la condition tenant au caractère exclusif de l'accident au regard de l'ensemble des victimes d'accidents corporels.

393. La suppression logique de la condition tenant au caractère exclusif de l'accident au regard de l'ensemble des victimes d'accidents corporels. Avant que le projet de réforme de 2017 ne voie le jour, certains proposaient déjà la suppression de cette condition, pour une raison économique mais aussi d'équité. Selon Madame le Professeur Sophie Hocquet-Berg, une telle condition devait être supprimée au regard de l'ensemble des victimes d'accidents corporels de la circulation¹⁷⁵⁹. Une telle idée rejoint d'ailleurs les propos tenus par Monsieur le Professeur André Tunc. Selon lui, le critère de la « cause exclusive de l'accident » ne devrait de toute façon pas jouer en matière d'accident corporel de la circulation, car « *il n'est jamais exact de dire qu'une faute de la victime soit la cause exclusive de l'accident. Aucune voiture n'est parfaite, aucune route ne l'est, pas plus qu'aucun conducteur. Tout accident est causé par une conjonction plus ou moins inextricable de défaillances humaines, d'imperfections mécaniques, de défauts de la route et d'insuffisances de la prévention routière* »¹⁷⁶⁰. En effet, comme nous avons pu l'observer précédemment, la conjonction d'éléments factoriels tant externes qu'internes, lors de la réalisation d'un accident corporel de la circulation, devrait enlever tout caractère exclusif de la réalisation de l'accident à la faute.

En pareille hypothèse, l'idée selon laquelle il serait plus juste de conférer aux juges du fond un pouvoir de modulation de l'étendue de la réparation du dommage corporel subi en fonction de la gravité de la faute commise doit être approuvée¹⁷⁶¹. À l'aune d'une égalité de traitement entre les victimes d'accidents corporels, une telle proposition est effectivement à saluer si les juges ne cèdent pas à l'avenir à l'assimilation de la faute inexcusable, tant à une simple faute qu'à une faute lourde au sens du droit commun. Cela ne devrait logiquement pas arriver si la définition que donne aujourd'hui la Cour de cassation de la faute inexcusable est consacrée au sein du futur dispositif. Néanmoins, cette proposition ne pourra qu'attirer les foudres des associations de victimes de dommage corporel dès lors que la victime non-conductrice serait moins bien traitée qu'en droit positif. Cette proposition devra alors

¹⁷⁵⁹ V. : HOCQUET-BERG S., « Les inégalités entre les victimes », *RCA* 2015, doss. 11 ; HOCQUET-BERG S., « Le fait des véhicules terrestres à moteur », *art.cit.*, spéc. p. 63.

¹⁷⁶⁰ TUNC A., *La sécurité routière, Esquisse d'une loi sur les accidents de la circulation*, *op.cit.*, spéc. p. 36, n° 39.

¹⁷⁶¹ V. : HOCQUET-BERG S., « Les inégalités entre les victimes », *art.cit.* ; HOCQUET-BERG S., « Le fait des véhicules terrestres à moteur », *art.cit.*

nécessairement s'accompagner de la prise en considération de la vulnérabilité de l'ensemble des victimes d'accidents corporels et plus précisément de leur état de faiblesse¹⁷⁶². Devant logiquement être supprimé car basé sur des critères critiquables, le maintien de ce dispositif aurait cependant pour objectif de compenser l'abaissement de la protection indemnitaire que subirait les victimes non-conductrices à l'aune d'une telle proposition. Ce faisant, l'opposabilité à l'ensemble des victimes d'accidents corporels de la circulation de la faute inexcusable, appréciée au regard du risque anormalement créé par le danger qu'elles ont délibérément pris et dont elles auraient dû avoir conscience, serait alors particulièrement légitime.

394. Notre appréciation de la suppression du critère de « la cause exclusive de l'accident ». Dans l'objectif d'une meilleure lisibilité et compréhension du régime, il semble davantage cohérent qu'une telle condition vienne à disparaître. De notre côté, la « faute inexcusable cause exclusive de l'accident » s'assimile dans son esprit au « dommage volontairement recherché », cité pour l'heure à l'alinéa 3 de l'article 3 de la loi de 1985. En effet, la faute inexcusable, entendue comme une faute volontaire, revêtirait un caractère intentionnel dès lors qu'elle est la cause exclusive de l'accident de la circulation. Et puisqu'il faut entendre derrière la formulation employée de « dommage volontairement recherché » une faute intentionnelle, une telle assimilation peut alors s'entrevoir. Partant de ce constat, dès lors que l'exclusion d'indemnisation au titre de ces deux types de situations fautives se justifie au regard de l'intentionnalité de la conduite ou du comportement commis, il serait logique que soit supprimée toute référence à « la faute inexcusable cause exclusive de l'accident ». Celle-ci fait en réalité office de doublon avec le fait d'avoir « volontairement recherché le dommage corporel survenu ». En somme, il saurait gré au législateur de demain, de procéder en fin de compte à une nouvelle rédaction des règles d'indemnisation applicables¹⁷⁶³.

395. Avant-propos conclusif : l'établissement d'une responsabilité envers soi-même¹⁷⁶⁴. Il paraît juste d'établir une responsabilité de la victime envers soi-même, qui est « *par essence une responsabilité issue du dommage corporel causé à soi-même* »¹⁷⁶⁵ pour la commission de la faute tant inexcusable qu'intentionnelle. Il demeurerait immoral de conférer

¹⁷⁶² Un tel privilège, étant maintenu par le projet de réforme de 2017 uniquement au profit des victimes non-conductrices, devrait également bénéficier aux victimes conductrices.

¹⁷⁶³ V. Annexe.

¹⁷⁶⁴ Sur une analyse approfondie de cette responsabilité, v. : CASSAGNABÈRE C., *La responsabilité envers soi-même*, 2011, Lille thèses, 573 p.

¹⁷⁶⁵ GROUDEL H., « Comment traiter le dommage causé à soi-même ? Point de vue privatiste », *art.cit.*, doss. 12.

à la victime un droit à une indemnisation irréductible de son dommage corporel alors qu'elle est seule à l'origine d'un comportement indigne, révélant un certain mépris délibéré à l'égard des autres usagers de la route, et donc de la société. Les mesures de sécurité à l'égard de soi-même, prévues par les différentes prescriptions du Code de la route et justifiées par l'ordre public de protection des personnes, imposent aux usagers de la route un comportement et une conduite vigilants. Dans l'hypothèse de la commission d'une faute inexcusable, une certaine obligation de prudence envers soi-même n'est volontairement et sciemment pas respectée. Bien que ce danger soit d'ores et déjà sanctionné par le droit pénal, l'exceptionnelle gravité de la faute pouvant parfois emporter un risque anormal d'accident de la circulation ne saurait restée une faute impunie en droit civil, qui plus est assurable en droit des assurances. Cela est d'autant plus vrai lorsque le conducteur serait victime d'un accident dans lequel seul son véhicule est impliqué. Comme l'affirme à juste titre un auteur, « dans un système d'indemnisation tel que celui créé par la loi de 1985, la privation d'indemnité de la victime ne se justifie que par une volonté de répression des comportements fautifs »¹⁷⁶⁶. En ce sens, dès lors que cela ne constitue pas une entrave injustifiée à l'indemnisation, la responsabilité de l'auteur de cette faute qualifiée devrait être perçue comme un instrument de moralisation des comportements des plus inacceptables¹⁷⁶⁷, et *ispo facto* lui être opposable car justifiant la restriction ou l'exclusion du droit à indemnisation en qualité de victime fautive. Aussi, demeure donc légitime que le comportement fautif d'une exceptionnelle gravité commis par la victime justifie que celle-ci, conductrice le plus souvent, parfois non-conductrice, supporte son dommage corporel à titre de sanction¹⁷⁶⁸. Cette sanction sera néanmoins tempérée eu égard à l'appréciation de cette faute inexcusable opposable qui participera indirectement d'une hiérarchisation des préjudices corporels réparables.

B. L'affirmation d'une hiérarchie des préjudices corporels réparables incidente

396. Une hiérarchie établie en considération de la nature inexcusable de la faute.

Une grande partie de la doctrine prône la suppression de l'indemnisation de tels préjudices, affirmant que leur indemnisation actuelle s'apparente davantage à « *une peine subreptice (des dommages et intérêts punitifs sans le nom)* », plutôt qu'à une véritable réparation de la

¹⁷⁶⁶ JOURDAIN P., comm. sous Cass. ass. plén. 6 avr. 2007, n° 05-81.350 et n° 05-15.950 : Bull. crim., AP., n° 6 et n° 5, *JCP G* n° 19, mai 2007, II, 10078.

¹⁷⁶⁷ En ce sens : CARVAL S., *op.cit.*, spéc. p. 322, n° 282.

¹⁷⁶⁸ En ce sens : CASSAGNABÈRE C., *op.cit.*, spéc. n° 252.

victime¹⁷⁶⁹. Le préjudice moral ne serait « *jamais qu'un artifice* »¹⁷⁷⁰, de sorte qu'il est choquant de monnayer une douleur morale de n'importe quelle nature contre de l'argent¹⁷⁷¹. Un auteur a clairement affirmé qu'il « *est choquant de lui accorder [à la victime réclamant l'indemnisation d'un préjudice moral] un ou plusieurs millions, et plus choquant encore de l'encourager à les réclamer. C'est une attitude véritablement contre-nature* »¹⁷⁷². Selon une partie de la doctrine, l'indemnisation perdrait ainsi de vue son objectif, étant donné qu'un tel préjudice ne peut se compenser par de l'argent¹⁷⁷³. Les souffrances physiologiques et psychologiques « *sont à proprement parler inquantifiables en monnaie et se dérobent à toute évaluation concrète* »¹⁷⁷⁴. Mais ces propos évincent le fait que cette indemnisation revêt un caractère véritablement satisfaisant pour la victime et qu'elle a un « *effet libérateur de catharsis* » qui leur permet de tourner la page¹⁷⁷⁵.

Ainsi, dans la mesure où la réparation de ces préjudices demeure emblématique en droit positif, l'objectif de notre proposition n'est donc aucunement de supprimer leur indemnisation, mais simplement de limiter l'indemnisation des préjudices corporels extrapatrimoniaux appréciés objectivement au regard du degré exceptionnel de gravité de la faute inexcusable commise par la victime conductrice d'un accident corporel de la circulation (1). Cette idée serait en réalité dictée par un impératif économique des compagnies d'assurances. En effet, partant du postulat selon lequel le législateur de demain pourrait rendre inopposable la faute simple au conducteur victime afin de lui octroyer un droit à indemnisation automatique de son dommage corporel, la collectivité des assurés va nécessairement être confrontée à une hausse des primes assurantielles de leur assurance automobile obligatoire. Afin de satisfaire l'intérêt économique des compagnies assurantielles, mais également et surtout de maintenir une certaine idée de responsabilisation des conducteurs quant à leur conduite et au comportement anormal qu'ils pourraient adopter, l'idée serait alors d'instaurer une hiérarchie entre les préjudices patrimoniaux et extrapatrimoniaux résultant de l'atteinte à leur personne eu égard au caractère immoral de leur faute inexcusable commise. Cela pourrait être une alternative judicieuse afin que puisse être reconnu un droit du dommage corporel quasi-égalitaire entre les victimes

¹⁷⁶⁹ En ce sens : **LE TOURNEAU PH.** (dir.), *Droit de la responsabilité et des contrats. Régimes d'indemnisation*, *op.cit.*, spéc. p. 96, n° 0124.19.

¹⁷⁷⁰ **FLOUR J., AUBERT J.-L., SAVAUX É.**, *op.cit.*, spéc. p. 173, n° 141.

¹⁷⁷¹ **RIPERT G.**, « Le prix de la douleur », *D.* 1948, chr. p. 1. ; **TUNC A.**, *La sécurité routière, Esquisse d'une loi sur les accidents de la circulation*, *op.cit.*, spéc. pp. 49 et s., n° 58 ; **TUNC A.**, *Pour une loi sur les accidents de la circulation*, *op.cit.*, spéc. p. 53.

¹⁷⁷² **TUNC A.**, *La sécurité routière, Esquisse d'une loi sur les accidents de la circulation*, *op.cit.*, spéc. p. 45, n° 49.

¹⁷⁷³ **LE TOURNEAU PH.** (dir.), *Droit de la responsabilité et des contrats. Régimes d'indemnisation*, *op.cit.*, spéc. p. 96, n° 0124.19.

¹⁷⁷⁴ **VINEY G., JOURDAIN P.** (dir. GHESTIN J.), *Traité de droit civil, Les effets de la responsabilité*, *op.cit.*, n° 167.

¹⁷⁷⁵ **LAMBERT-FAIVRE Y., PORCHY-SIMON S.**, *op.cit.*, spéc. p. 24, n° 34.

d'accidents corporels de la circulation. Aussi, demeure-t-il intéressant d'analyser les effets d'une protection abaissée des préjudices corporels moraux objectifs (2).

1. Une indemnisation limitée aux préjudices corporels extrapatrimoniaux appréciés objectivement

397. Le phénomène des accidents de la circulation, à l'origine d'une multitude de préjudices réparables a en effet fait naître, tant chez la doctrine que chez les juges, un questionnement relatif au droit à l'indemnisation allouée à la victime, qui demeure subordonné au ressenti de ses souffrances tant physiques que morales résultant de l'atteinte à sa personne. Les préjudices patrimoniaux demeurant désolidarisés de la conscience de la victime, la question s'est uniquement posée de savoir si l'état d'inconscience d'une victime d'atteinte à sa personne du fait d'un accident de la circulation, pouvait l'empêcher de connaître l'existence de certains préjudices extrapatrimoniaux dont elle souffre¹⁷⁷⁶. Plus précisément, le problème s'est effectivement posé de savoir si les malades en état végétatif ou les personnes dans le coma du fait de la réalisation de l'accident corporel de la circulation perdent leur droit à indemnisation en raison de certains préjudices extrapatrimoniaux dont ils souffrent, dès lors qu'ils n'auraient pas ou plus conscience de leur existence.

398. L'analyse doctrinale du droit à indemnisation des préjudices extrapatrimoniaux des victimes inconscientes. Deux visions doctrinales s'opposent. La première est celle de la vision subjective des préjudices moraux. La considération des préjudices moraux subjectifs, c'est-à-dire « *liés, dans leur genèse même, à la capacité de la victime à se représenter son état* »¹⁷⁷⁷, a pu susciter divers débats au cœur desquels la conscience de la personne pourrait être un critère d'existence de ces préjudices moraux réparables. M. Barrot, à l'origine de la théorie subjective¹⁷⁷⁸, prône l'idée selon laquelle l'indemnisation des préjudices moraux octroyée au malade dépend indéniablement de la perception que peut se faire la victime de ceux-ci. Autrement dit, l'indemnisation doit être subordonnée à l'état de conscience de la victime. Selon lui, la victime ne peut se rendre compte de son état et par conséquent des souffrances, tant physiques que psychiques, car dénuée de conscience et de lucidité du fait de

¹⁷⁷⁶ La question se pose uniquement pour les préjudices extrapatrimoniaux dès lors que les préjudices patrimoniaux sont indépendants de la conscience de la victime : **PRADEL X.**, *op.cit.*, spéc. p. 304, n° 206.

¹⁷⁷⁷ **BLOCH C., STOFFEL-MUNCK PH.**, « Responsabilité civile », *art.cit.*, spéc. p. 713.

¹⁷⁷⁸ Théorie développée dans l'ouvrage de **BARROT M.**, *Le dommage corporel et la compensation. Pratique médico-légale*, 1988, Paris, Litec, 607 p.

l'atteinte à sa personne. Selon cette conception, la victime n'aurait donc pas droit à indemnisation de ses préjudices extrapatrimoniaux car l'état d'inconscience dans lequel elle est probablement plongée supprime tout ressenti et « *dépouille de sa fonction la valeur compensatoire de l'indemnité* »¹⁷⁷⁹.

La seconde est celle de la vision objective des préjudices extrapatrimoniaux. Cette conception s'attache à reconnaître les souffrances physiques endurées comme « *séparables de la perception que peut s'en faire la personne* »¹⁷⁸⁰. La conscience du préjudice subi par la victime n'aurait aucun impact sur leur droit à indemnisation¹⁷⁸¹. La victime aurait alors le droit à une indemnisation intégrale de l'ensemble de ces préjudices objectifs, tels que le déficit fonctionnel, le préjudice d'agrément, sexuel, esthétique, d'établissement. Ces préjudices ont une existence autonome et leur indemnisation doit se fonder sur des critères objectifs, c'est-à-dire « *des manifestations extérieures des faits générateurs de souffrances [physiques et morales]* »¹⁷⁸². La doctrine très majoritairement en faveur de cette seconde thèse prône donc que la conscience n'est pas une condition du droit à indemnisation, c'est-à-dire que le droit à réparation des préjudices moraux n'est pas fonction de la représentation que peut ou non s'en faire la victime¹⁷⁸³. Si cette théorie semble être la plus à même de coller avec l'esprit de la loi Badinter, la jurisprudence semble toutefois mitigée à l'égard du fait de faire primer la théorie qui concerne les victimes en état végétatif.

399. L'appréciation jurisprudentielle évolutive de l'indemnisation des préjudices moraux subjectifs des victimes inconscientes. Les diverses chambres de la Cour de cassation ont des opinions divergentes. Depuis longtemps, la chambre criminelle écarte dans une formulation assez générale, l'état de conscience d'une personne comme condition de l'indemnisation de l'ensemble de ces préjudices extrapatrimoniaux. À la suite d'une première affirmation posée par cette chambre¹⁷⁸⁴, le principe était celui de dire que « *l'indemnisation*

¹⁷⁷⁹ CHAMBONNAUD C., « L'indemnisation des victimes inconscientes », in Colloque organisé à Bordeaux le 10 mai 1990, *Les grands handicapés*, *Gaz. pal.* 1991, 2, doct. p. 321, spéc. p. 332.

¹⁷⁸⁰ BLOCH C., STOFFEL-MUNCK PH, « Responsabilité civile », *art. cit.*, spéc. p. 713.

¹⁷⁸¹ Défenseurs de la conception objective du préjudice : HOCQUET-BERG S., « Être et le savoir », *RCA* 2013, étude 1, p. 8.

¹⁷⁸² PEANO M.-A., « Victimes en état végétatif : une étape décisive », *RCA*, 1995, chr., 13, spéc. p. 4.

¹⁷⁸³ V. GROMB S., « De la conscience dans les rapports végétatifs et de l'indemnisation », *Gaz. pal.* 1991-2, doct., p. 326.

¹⁷⁸⁴ Cass. crim., 11 oct. 1988, n° 87-81.994 : *Bull. crim.*, n° 338 (cassation de l'arrêt qui avait limité l'évaluation du dommage aux seules dépenses nécessaires à la subsistance de la victime, sans prendre en considération les préjudices physiologique et économique résultant de la perte complète et définitive de sa santé et de sa capacité de travail) : *D.* 1988, IR 281, obs. GROUDEL H. ; *RCA* 1989, comm. 4 ; GROUDEL H., « La réparation du préjudice des grands handicapés », *RCA* 1989, chr. 2. ; Cass. crim., 14 mars 1991, n° 90-82.090 : *Bull. crim.*, n°126, *JCP* 1991, IV, 238.

d'un dommage n'est pas fonction de la représentation que s'en fait la victime, mais de sa constatation par le juge et de son évaluation objective »¹⁷⁸⁵. La chambre criminelle se rallie donc à l'analyse objectiviste du préjudice moral des victimes inconscientes.

Quant à la chambre civile, celle-ci peine à faire sienne cette position. Après quelques hésitations¹⁷⁸⁶, le principe fut réaffirmé en 1995 par la deuxième chambre civile de la Haute Cour, laquelle énonce que « *l'état végétatif d'une personne humaine n'excluant aucun chef d'indemnisation, son préjudice doit être réparé dans tous ses éléments* »¹⁷⁸⁷. La jurisprudence administrative l'a d'ailleurs adopté à son tour¹⁷⁸⁸.

À l'évidence, il ressort des arrêts de 1995, que la chambre civile se range du côté de l'avis de la chambre criminelle dans le seul cas des victimes en état végétatif et que par conséquent, elle n'affirme la règle de l'indifférence du degré de conscience qu'à l'égard de cette victime spécifique, et non envers l'ensemble des victimes inconscientes. Dès lors, aucune limitation ou exclusion du droit à indemnisation en raison de l'état végétatif de la victime n'est justifiée. Le malade a droit à la réparation intégrale de toutes les souffrances physiques et psychiques endurées et qui résultent de l'atteinte à sa personne. Conformément au principe constitutionnel de la dignité humaine, cette position de la Haute Cour est compréhensible. Ce qui l'est moins, c'est la grande marge du pouvoir d'appréciation qu'elle laisse aux juges du fond dans le cadre et le respect du principe de la réparation intégrale. La Haute Cour ne semble effectivement pas perturbée du fait de l'irrespect de ce principe concernant les autres victimes inconscientes. Le droit à indemnisation du préjudice moral d'une personne dans le coma ayant ou non repris connaissance avant son décès fait en effet toujours l'objet d'un débat actuel en faveur de l'existence de la conscience de la victime comme condition du droit à réparation des

¹⁷⁸⁵ Cass. crim., 5 janv. 1994, n° 93-83.050, *JCP* 1995, IV, 862.

¹⁷⁸⁶ Cass. 2^e civ., 21 juin 1989, n° 87-18.379 : *Bull. civ.* II, n° 133, *RTD civ.* 1990, p. 83, obs. JOURDAIN P. ; **GRUTEL H.**, « Quelques aspects de l'indemnisation des atteintes à la personne », *RCA* 1989, chr. 36 ; Cass. 2^e civ., 7 nov. 1990, *RCA* 1991, comm. 47 ; Cass. 2^e civ., 27 févr. 1991, *RCA* 1991, comm. 175 ; Cass. 2^e civ., 1^{er} avr. 1992, n° 91-10.452 : *Bull. civ.* II, n° 111, *Gaz. pal.* 1992, 2, 508, note ÉVADÉ J.-L. ; *RTD civ.* 1992, p. 574, obs. JOURDAIN P. ; Cass. 2^e civ., 20 janv. 1993, n° 91-16.715 : *Bull. civ.* II, n° 23, *Gaz. Pal.*, 1993, 2, 491, note ÉVADÉ J.-L.

¹⁷⁸⁷ Cass. 2^e civ., 22 févr. 1995, n° 93-12.644 : *Bull. civ.* II, n° 61, *JCP* 1995, I, 3853, n° 20, obs. VINEY G. ; *Gaz. pal.* 1996, 1, 147, note ÉVADÉ J.-L. ; *D.* 1995, somm. 233, obs. MAZEAUD D. ; *D.* 1996, 69, note CHARTIER Y. ; *RTD civ.* 1995, p. 629, obs. JOURDAIN P. V. également : Cass. 2^e civ., 28 juin 1995, n° 93-18.465 : *Bull. civ.* II, n° 224 ; *JCP* 1995, IV, 2133 ; Cass. 2^e civ., 14 juin 1995, n° 94-84.080, *Inédit*. V. en outre : **RAVILLON L.**, « Le statut juridique de la personne en état végétatif chronique », *RDSS* 1999, p. 191.

¹⁷⁸⁸ Alignement du Conseil d'État : CE, 24 nov. 2004, n° 247080 : *Jurisdata* n° 2004-067667 ; Rec. CE 2004, p. 445, *RCA* 2005, comm. 164, note GUETTIER Ch. : « *considérant que la circonstance qu'un patient se trouve placé dans un état végétatif chronique ne conduit, par elle-même, à exclure aucun chef d'indemnisation ni ne fait obstacle à ce que le préjudice subi par la victime soit réparé en tous ses éléments* ».

préjudices extrapatrimoniaux¹⁷⁸⁹. Il semble même que la tendance soit malheureusement du côté de l'appréciation subjective du préjudice plutôt que du côté de celle objective¹⁷⁹⁰.

400. L'exemple de l'appréciation subjective du préjudice spécifique de contamination. Une fois le lien de causalité direct et certain établi entre l'accident de la circulation et la contamination par transfusion sanguine¹⁷⁹¹, les juges soumettent le droit à réparation du préjudice spécifique de contamination¹⁷⁹² à une condition particulière : la conscience des effets de la maladie par la victime¹⁷⁹³. En effet, il semble difficile d'admettre que la victime ait droit à réparation de ses souffrances psychologiques et physiques si celle-ci

¹⁷⁸⁹ V. aussi l'analyse subjectiviste du préjudice d'angoisse de mort imminente : Cass. crim., 23 oct. 2012, n°11- 83.770 : *Bull. crim.*, n° 225 : « *entre la survenance du fait dommageable et sa mort, la victime demeurée suffisamment consciente pour avoir envisagé sa propre fin et peut de ce fait subir un préjudice particulier, transmissible à ses ayants-droit, constitué par l'angoisse de mort imminente* », *RCA* 2013, comm. 2.

¹⁷⁹⁰ À titre d'illustration : Cass. crim., 5 oct. 2010 (2 arrêts), n° 10-81.743, *Inédit* : « (...) *très gravement blessé à la tête, M. X... a présenté un coma dont il n'est jamais sorti et qu'il est décédé quinze jours après l'accident sans avoir jamais repris connaissance ; que les juges d'appel énoncent que ses ayants droit n'apportent aucun élément médical de nature à établir qu'à un moment quelconque au cours de cette période, M. X... aurait été en mesure de prendre conscience « d'une perte de chance de survie » ; qu'ils en déduisent que le préjudice allégué n'est pas démontré* » ; et n° 09-87.385, *Inédit* : « *attendu que, pour écarter la demande tendant à la réparation du préjudice moral, après avoir accueilli celle relative aux souffrance physiques, l'arrêt relève que le choc traumatique a été si violent que M. X... est resté inconscient, qu'il n'a pas pu être réanimé et que son décès a été quasi-instantané ; que les juges en concluent que la victime n'a pu se rendre compte de ce qu'il lui arrivait et que sa souffrance morale n'est pas établie* », *RCA* 2011, comm. 4 et comm. 41 ; *RTD civ.* 2011, p. 353, obs. JOURDAIN P. ; *JCP* 2011, I, 435, obs. BLOCH C.

¹⁷⁹¹ V. : GROUTEL H., « Contamination par transfusion et accident de la circulation : l'épilogue », *art.cit.*, étude 13, p. 10. **Sur le lien de causalité retenu concernant une contamination par le virus du SIDA** : CA Paris, 7 juill. 1989. En l'espèce, il a été jugé que la contamination par le virus du SIDA à la suite d'une transfusion lors d'une intervention chirurgicale faisait suite à un accident de la circulation et qu'à ce titre, la responsabilité de l'auteur de l'accident avait pu être recherchée, *Gaz. pal.* 1989, 2, 752, concl. PICHOT Ph. **V. aussi** : Cass. 1^{ère} civ., 17 févr. 1993, n° 91-17.458 : *Bull. civ.* I, n° 80, *JCP* 1994, II, 22226, note DORSNER-DOLIVET M.-A. ; *Gaz. pal.* 1994, 1, 82, note MEMMI F. ; *RTD civ.* 1993, p. 598, obs. JOURDAIN P. En l'espèce, le lien de causalité a été retenu entre l'accident de la circulation dans lequel un hémophile a été blessé et la contamination de celui-ci par le virus du SIDA, conséquence des transfusions massives reçues après l'accident ; Cass. 1^{ère} civ., 2 juill. 2002, n° 00-15.848 : *Bull. civ.* I, n° 182, *D.* 2002, *IR* 2517. En l'espèce, la Cour de cassation a jugé d'un partage de responsabilité entre le centre de transfusion sanguine et les responsables de l'accident de la circulation. **Sur le lien de causalité retenu s'agissant d'une contamination par l'Hépatite C** : Cass. 1^{ère} civ., 4 déc. 2001, n°99- 19.197 : *Bull. civ.* I, n° 310, *D.* 2002, p. 3044, note LAMBERTYE-AUTRAND M.-C. ; *JCP* 2002, II, 10198, note GOUT O. ; *RCA* 2002, n° 126, note GROUTEL H. ; *Gaz. pal.* 2002, 394, note CASEAU-ROCHE C. ; *RTD civ.* 2002, p. 308, obs. JOURDAIN P. ; Cass. 2^e civ., 17 avr. 2008, n° 07-16.824 : *Bull. civ.* II, n° 95.

¹⁷⁹² Le préjudice spécifique de contamination a été défini par le FITH (Fonds d'indemnisation des transfusés et hémophiles) en 1991, devenu l'ONIAM (Office national d'indemnisation des accidents médicaux) en 2004. La définition a été reprise par les juges comme telle : « *le préjudice spécifique de contamination par le virus de l'hépatite C [ou par le VIH] comprend l'ensemble des préjudices de caractère personnel tant physiques que psychiques résultant de la contamination, notamment les perturbations et craintes éprouvées, toujours latentes, concernant l'espérance de vie et la crainte des souffrances ; qu'il comprend aussi le risque de toutes les affections opportunistes consécutives à la découverte de la contamination, les perturbations de la vie sociale, familiale et sexuelle et les dommages esthétique et d'agrément générés par les traitements et soins subis* ».

¹⁷⁹³ Cass. 2^e civ., 22 nov. 2012, n° 11-21.031 : *Bull. civ.* II, n° 191 : « *le caractère exceptionnel du préjudice spécifique de contamination est intrinsèquement associé à la prise de conscience des effets spécifiques de la contamination ; il ne peut être reconnu pour une victime tenue jusqu'à sa mort dans l'ignorance de sa contamination par le VIH et le virus de l'hépatite C* » ; *D.* 2013, p. 346, note PORCHY-SIMON S. ; *RTD civ.* 2013, p. 123, obs. JOURDAIN P.

n'a pas conscience de la maladie dont elle souffre. Selon les juges, le caractère conscient demeure nécessaire en raison de la spécificité que revêt un tel préjudice, et ce malgré son contenu qui demeure vraisemblablement très hétérogène, englobant des préjudices de nature objective et subjective¹⁷⁹⁴. Autrement dit, le droit à indemnisation de la victime sera rejeté dès lors qu'elle n'aurait pas conscience de ce préjudice lié à une pathologie évolutive, nommé comme tel au sein de la nomenclature Dintilhac.

En définitive, hormis la situation des victimes en état végétatif, la conscience de la victime serait finalement exigée par la jurisprudence pour déterminer son droit à indemnisation et *ispo facto* sa qualité de victime. Si une pareille hypothèse est sujette à controverse, il n'empêche que pour l'intérêt des victimes, c'est la conception objective du préjudice qui doit primer.

En effet, en imposant que la conscience de la victime conditionne l'appréciation et la réalité de la réparation du préjudice extrapatrimonial qu'elle a subi, cela donne alors indûment le droit de subjectiviser – et de sélectionner – le droit de jouissance de chacun à un avenir potentiellement plus agréable. Il ne faut pas oublier que le degré d'indemnisation accordé aura nécessairement un impact, peu importe le degré de conscience de la victime, sur le train de vie qui pourra lui être substantiellement offert post-indemnisation, peu important l'état physique dégradé dans lequel la victime se trouve : aides à domicile adaptées, soins répétés, assistance sociale fréquente... Au final, et avec regret, privilégier cette conception subjective reviendrait à décider que telle victime a droit de jouir, selon l'état psychologique né du dommage, d'une indemnisation conséquente, tandis qu'une autre, pourra se retrouver plus misérable, jouissant moins des effets de la réparation accordée. La nature de l'état de conscience impacterait alors aléatoirement la portée de l'indemnisation, ce qui somme toute déroge indéniablement au principe d'une réparation intégrale, qui n'a fondamentalement que faire de la conscience de la victime mais qui s'attache à la réalité et à la consistance objective du préjudice subi. Faut-il dès lors rejeter la conception subjective du préjudice au titre de son appréciation.

401. Le rejet de la conception subjective du préjudice. La conception subjective du préjudice est dangereuse car elle revient à priver la victime du droit à la réparation de ses

¹⁷⁹⁴ V. sur ce point : **BACACHE-GIBEILI M.**, (dir. LARROUMET CH.), *op.cit.*, spéc. pp. 526-532. L'auteur dénonce l'appréciation globale du préjudice de contamination eu égard aux différents préjudices compris dans la notion : « si certains de ses éléments ne peuvent se concevoir sans la conscience de la victime de sa contamination tels que l'angoisse liée à la perspective de la mort ou l'incertitude quant à l'avenir, d'autres se révèlent plus autonomes par rapport à cette conscience. Il en est ainsi des troubles dans les conditions d'existence, du préjudice d'agrément (...) ».

souffrances physiques et morales¹⁷⁹⁵. Aussi, emporterait-elle nécessairement pour effet de créer une inégalité du droit à indemnisation des victimes d'atteinte à la personne, en faveur des personnes conscientes ayant subi des blessures de plus faible gravité, au détriment de celles inconscientes mais souffrant de blessures plus graves¹⁷⁹⁶. Ce traitement sélectif, voire discriminatoire, n'aurait aucune justification légitime étant donné que le plus souvent, l'analyse de l'état conscient des victimes est fondée sur des allégations scientifiques et médicales dénuées de certitude absolue¹⁷⁹⁷. Quand bien même la vision subjective se justifierait eu égard à certains préjudices qui exigent un réel ressenti par la victime directe¹⁷⁹⁸, de manière générale, elle demeure une conception à bannir du régime d'indemnisation de la loi de 1985 afin que l'ensemble des victimes inconscientes bénéficient d'un droit à indemnisation de l'ensemble des souffrances physiques et morales endurées. À l'image des victimes en état végétatif, la conception objective doit donc primer à l'égard de toutes les autres victimes inconscientes¹⁷⁹⁹. Si tel n'était pas le cas, cela emporterait pour conséquence de subordonner l'attribution de la qualité de victime à l'exigence de la conscience de la personne. En effet, en affirmant que la conscience de l'étendue de l'atteinte à la personne fait de la personne une victime, l'influence sur la notion de personne serait loin d'être négligeable, étant donné que ces deux notions sont assimilables.

Au regard du parallélisme évident entre la notion de victime et celle de personne juridique, la qualité de victime ne pourrait être subordonnée à son état d'inconscience dès lors que la personnalité juridique de la personne humaine « *veille pendant que l'homme sommeille* »¹⁸⁰⁰. La personnalité juridique ne peut prendre fin par la perte¹⁸⁰¹, momentanée ou

¹⁷⁹⁵ Distinction figurant par exemple à l'article 11 de la Résolution n° 75-1 du Conseil de l'Europe du 14 mars 1975 relative à la réparation des dommages en cas de lésions corporelles et de décès, spéc. p. 13 : « *la victime doit être indemnisée du préjudice esthétique, des douleurs physiques et des souffrances psychiques. Cette dernière catégorie comprend en ce qui concerne la victime divers troubles et désagréments tels que des malaises, des insomnies, un sentiment d'infériorité, une diminution des plaisirs de la vie causée notamment par l'impossibilité de se livrer à certaines activités d'agrément.* ».

¹⁷⁹⁶ V. à ce propos : **HOCQUET-BERG S.**, « Être et le savoir », *art.cit.*, spéc. p. 10.

¹⁷⁹⁷ Par exemple, lors d'une évaluation par un médecin expert de l'état de santé mentale d'une victime en état végétatif, il a pu être noté dans le rapport que « *le malade paraît vigilant, observe la présence des médecins, réagit aux bruits et aux paroles, suit du regard* » même s'il est relevé une impossibilité d'appréciation de la compréhension de cette situation d'examen » : Cass. 2° civ., 14 juin 1995, n° 94-84.080, *Inédit*.

¹⁷⁹⁸ Tel que le préjudice de perte d'espérance de vie ou de préjudice d'angoisse de mort imminente vu précédemment.

¹⁷⁹⁹ Certains auteurs refusent de retenir la conception objective. V. à ce sujet, notamment pour les victimes en état végétatif : **LE TOURNEAU PH.** (dir.), *Droit de la responsabilité et des contrats. Régimes d'indemnisation*, *op.cit.*, spéc. p. 576, n° 2125.43. Cette analyse pervertit « *les règles de la responsabilité civile, son architecture et son économie* » ; « *le préjudice moral des victimes en état végétatif n'a aucun sens* » et serait « *à la limite de l'indécence* ».

¹⁸⁰⁰ **HAURIU M.**, « Leçons sur le mouvement social » *art.cit.*

¹⁸⁰¹ Sur la mort corticale d'une personne (en état végétatif) : **BEIGNIER B.**, « Respect et protection du corps humain. La mort », *J.Cl. Civil Code*, art. 16 à 16-14, fasc. 70, n° 10.

définitive de l'état conscient de la personne. La personne « *demeure un sujet de droit en plénitude* »¹⁸⁰² et ce, même si celle-ci se trouve dans un état d'inconscience. Affirmer le contraire reviendrait à dénier la personnalité juridique à la personne privée de conscience. Elle ne serait plus reconnue en droit, ni protégée par lui. Appliqué à la notion de victime, cela aurait pour conséquence de lui dénier cette qualité et par conséquent de la priver de la protection offerte par la loi du 5 juillet 1985. L'attribution de la qualité de la victime ne peut donc être subordonnée à la capacité de la personne à émettre sa volonté. Dans le silence de la loi de 1985, le droit à indemnisation de l'atteinte à la personne ne devrait donc aucunement être fonction des capacités qu'a l'individu à émettre sa volonté. Il n'est donc pas question qu'une victime d'un accident corporel de la circulation soit privée de l'indemnisation de l'ensemble de ses préjudices extrapatrimoniaux résultant de son dommage corporel. Une indemnisation seulement limitée des préjudices objectifs pourrait être envisageable.

2. Les effets d'une protection abaissée des préjudices corporels moraux objectifs

402. La consécration du « préjudice corporel pur » au sommet de la hiérarchie des préjudices réparables. Sans remettre en cause la supériorité du dommage corporel dans le droit de la réparation, une partie de la doctrine prône depuis plusieurs années la reconnaissance d'un classement des préjudices résultant d'un tel dommage¹⁸⁰³. Un auteur a même été jusqu'à revendiquer l'isolement du « *préjudice corporel pur* » – constitutif des dépenses de santé et des pertes de revenus professionnels de la victime – et la volonté de sa « *super indemnisation* » sur les autres préjudices « *autres que corporels* », voire « *secondaires* » – rassemblant l'ensemble des répercussions psychiques nées de l'accident telles que le préjudice d'agrément¹⁸⁰⁴. Bien que l'auteur entretienne à tort la synonymie entre les notions de « préjudice » et de « dommage », sa démarche repose, de manière rationnelle, sur la justification globale de la supériorité du dommage corporel et de sa priorité indemnitaire dans le système juridique. Celle-ci demeure fondée sur « *l'éminente dignité de la personne humaine et l'inviolabilité de son corps qui justifient le plus la protection renforcée consacrée par notre droit à l'indemnisation du*

¹⁸⁰² CALLU M.-F., « Le regard du droit sur la fin de vie », *art.cit.*, spéc. p. 67.

¹⁸⁰³ V. entre autres : BORGHETTI J.-S., « Les intérêts protégés et l'étendue des préjudices réparables en droit de la responsabilité civile », in *Liber amicorum, Études offertes à Geneviève VINEY*, 2008, LGDJ, Coll. Mélanges, pp. 145-171 ; GIRARD B., *op.cit.*, spéc. pp. 189-190, n° 175.

¹⁸⁰⁴ PRADEL X., *op.cit.*, spéc. pp. 338-339, n° 278.

préjudice corporel »¹⁸⁰⁵. L'auteur propose ainsi d'extraire de la protection indemnitaire prioritaire des préjudices résultant d'un dommage corporel le « *préjudice corporel pur* » relatif aux intérêts lésés primordiaux de la victime. L'auteur suggère une telle hiérarchisation des préjudices corporels en abaissant l'indemnisation des préjudices moraux, qui selon lui demeurent secondaires. Si notre proposition s'émancipe du raisonnement sur lequel l'auteur se base pour hisser au sommet les préjudices patrimoniaux réparables, la finalité de notre démarche demeure similaire au résultat escompté.

403. La protection secondaire envisageable des préjudices corporels moraux.

Dans l'hypothèse d'une future réforme de la loi Badinter maintenant l'objectif de réduire la différence de traitement entre les victimes d'accidents corporels de la circulation en supprimant la faute simple opposable actuellement qu'à la victime conductrice, il pourrait être avancé, au-delà de cette juste et équitable proposition, un remaniement de la règle de l'opposabilité de la faute inexcusable aux victimes d'accidents corporels. Pourrait alors être isolée l'indemnisation des préjudices corporels patrimoniaux en cas de faute inexcusable n'étant pas à l'origine de la réalisation du risque anormal de l'accident de la circulation. Cela aurait pour principale conséquence de reconnaître l'existence d'une hiérarchie des préjudices résultant d'un dommage corporel, et plus particulièrement, de placer ceux de nature patrimoniale au sommet de la hiérarchie protectrice indemnitaire des préjudices liés à ce dommage. Ou comme l'affirme Monsieur Xavier Pradel de placer au sommet de cette hiérarchie le « *préjudice corporel pur* ».

Cette première place serait particulièrement consolidée dans l'hypothèse où seule une faute à l'origine de la réalisation du risque anormal de l'accident de la circulation pourrait exclure l'indemnisation de ce type de préjudice subi par la victime conductrice. Cette règle d'indemnisation devra dès lors être précisée au titre d'une nouvelle rédaction que nous nous proposons de définir¹⁸⁰⁶.

En outre, les préjudices corporels extrapatrimoniaux de cette victime seraient incidemment relégués au rang secondaire de la protection indemnitaire sur le fondement de la loi Badinter. Leur indemnisation serait en effet automatiquement limitée si la victime conductrice commettait une faute inexcusable d'une gravité suffisamment élevée à l'origine du dommage corporel qu'elle se serait elle-même causé. Également, une telle règle devrait être intégrée au sein de la nouvelle rédaction d'une disposition¹⁸⁰⁷.

¹⁸⁰⁵ PRADEL X., *op.cit.*, spéc. pp. 338-339, n° 278.

¹⁸⁰⁶ V. Annexe.

¹⁸⁰⁷ V. Annexe.

En définitive, il convient de retenir que la différence de traitement entre les préjudices patrimoniaux et extrapatrimoniaux de la personne s'établirait eu égard à l'appréciation de la faute inexcusable et de son incidence sur le *quantum* du droit à indemnisation des victimes d'accidents corporels de la circulation. En outre, dans cette hiérarchie des préjudices, conviendra-t-il de tenir compte de la protection supérieure qu'il faudrait accorder aux biens de dignité.

404. Une protection supérieure accordée aux biens de dignité. Si l'on s'en tient au projet de réforme de 2017, les « *fournitures ou appareils délivrés sur prescription médicale* », qualifiés de biens de dignité, « *sont indemnisés selon les règles applicables au dommage corporel* »¹⁸⁰⁸. Il n'a été procédé à aucun changement rédactionnel au regard de l'actuelle loi Badinter, ce qui est particulièrement critiquable. Néanmoins, les changements substantiels d'autres dispositions ont indirectement un impact positif sur leur indemnisation. En effet, l'abrogation de la règle de l'opposabilité de la faute simple aux victimes conductrices permet à l'indemnisation de ces biens de dignité de ne plus varier selon la qualité de conducteur ou non de la victime du dommage corporel. Cependant, leur réparation demeure encore inégale selon ces statuts, puisque l'indemnisation de la victime conductrice peut être limitée en cas de faute inexcusable, non cause exclusive de l'accident. À cet égard, il aurait tout d'abord été opportun d'intégrer dans un alinéa spécifique les règles relatives à leur indemnisation, et ce directement dans la disposition qui traite de l'indemnisation du dommage corporel, au lieu de préciser leur sort au sein du régime d'indemnisation des dommages matériels. Ensuite, il aurait été préférable que ces biens de dignité ne souffre d'aucune limitation d'indemnisation, et ce peu importe la victime. Cela s'explique eu égard au rôle indispensable que ces derniers ont envers la personne au titre de la protection de sa dignité. Une telle suggestion pourrait d'ailleurs impulser une telle protection intouchable au sein du droit commun. Comme l'affirme Madame le Professeur Judith Rochfeld, faudrait-il d'abord reconnaître au sein du droit commun de la responsabilité leur catégorie, ce qui permettrait la systématisation d'un régime spécifique¹⁸⁰⁹.

405. En somme, un remaniement des règles encadrant le droit à indemnisation des victimes d'accidents corporels pourrait être envisagé dès lors que les ajustements jusqu'à présent proposés par le dernier projet de réforme de 2017 ne nous semblent pas suffisamment

¹⁸⁰⁸ Art. 1288 al. 3 du *Projet de réforme de la responsabilité civile*, présenté le 13 mars 2017, par Jean-Jacques Urvoas.

¹⁸⁰⁹ **ROCHFELD J.**, *op.cit.*, spéc. p. 248, n° 27.

précis pour qu'un droit à une réparation du dommage corporel automatique soit attribué aux victimes conductrices. Il est évident que les propositions que nous avançons restent discutables dans la mesure où elles maintiennent une certaine inégalité entre les victimes de traitement entre les victimes d'accidents corporels de la circulation. Mais cette inégalité est pour le moins minimale, si ce n'est en pratique inexistante si une appréciation restrictive de la faute inexcusable est maintenue par les juges. Il a ainsi fallu faire le choix de limiter l'indemnisation des préjudices uniquement extrapatrimoniaux en raison de leur prolifération considérable, imposant aux assurances de faire face à une indemnisation toujours plus élevée eu égard à leur multiplicité. En l'occurrence, cette suggestion ne concerne donc que les victimes conductrices qui auraient commis une faute inexcusable d'une gravité suffisamment élevée justifiant une limitation du droit à indemnisation de leurs préjudices corporels extrapatrimoniaux. Ceci notamment dans un objectif de moralité.

Mais au final, on pourrait envisager une toute autre solution, d'ailleurs bien simple, pour que la victime conductrice puisse bénéficier d'un traitement préférentiel de son dommage réparable, et qu'ainsi puisse être enfin rehaussée le droit à indemnisation des victimes conductrices.

§2. La restructuration envisageable du régime d'indemnisation des victimes de dommage corporel

406. Vers une automaticité de l'indemnisation du conducteur victime. Dès lors que la consolidation en faveur d'un régime de responsabilité est pour l'heure ajournée par la proposition sénatoriale de 2020, cela permet d'entrevoir l'idée selon laquelle une logique indemnitaire différente de celle proposée par le projet de réforme de la responsabilité civile de 2017 pourrait éventuellement voir le jour à l'avenir. Actuellement, d'aucuns proposent de réformer le droit des accidents corporels de la circulation en substituant le système de réparation fondé sur l'assurance directe au dispositif en vigueur basé sur l'assurance de responsabilité, sur le fondement d'une conception « victimocentrée de l'accident de la circulation ». En raison d'« *une impuissance structurelle du dispositif légal à atteindre pleinement l'objectif qui lui était assignée* »¹⁸¹⁰, l'assurance directe et globale dans le domaine des accidents corporels de la circulation paraît être un modèle pouvant l'accomplir (A).

¹⁸¹⁰ LEDUC F., « Le cœur et la raison en droit des accidents de la circulation », *art.cit.*, spéc. n° 29.

Cependant, dans la mesure où une telle proposition divise encore la doctrine, une solution alternative pourrait être envisagée. L'inégalité de traitement qu'instaure la loi de Badinter entre les victimes d'accidents corporels de la circulation demeure « *à la fois maladroite et injuste* »¹⁸¹¹, eu égard au nombre déjà important de conducteurs ayant souscrit une garantie d'assurance individuelle conducteur pour pallier l'incidence de leur faute simple sur l'étendue de la mesure de leur droit à indemnisation. En effet, si le conducteur ayant commis une faute simple a souscrit une assurance contre l'accident corporel qu'il se serait lui-même causé, celui-ci obtiendra néanmoins une indemnisation totale de la part de son assureur. Cette garantie souscrite viendra effectivement combler la proportion d'indemnisation qui lui a été refusée sur le fondement de l'article 4 de la loi Badinter. Pourrait-on alors envisager la généralisation de la garantie individuelle conducteur comme une solution alternative, ceci permettant à la victime conductrice fautive d'être titulaire de manière automatique d'un droit à une réparation irréductible de son dommage corporel (B).

A. La reconnaissance souhaitable d'une assurance directe du dommage corporel

407. Qualifié très souvent de régime hybride, le système indemnitaire mis en place en 1985 n'est ni une véritable responsabilité, ni un véritable régime d'indemnisation automatique. Une partie de la doctrine désapprouve le fait d'appréhender le régime d'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation comme un régime de responsabilité, tel que l'envisageait d'ailleurs le projet de réforme de la responsabilité de 2017 évincé par la proposition de loi de 2020. Celle-ci préférerait le percevoir *a contrario* tel un régime d'indemnisation fondé sur une assurance (1), afin que le sort de la victime conductrice fasse l'objet d'une réelle amélioration (2).

1. La volonté affichée d'un régime d'indemnisation fondé sur une logique d'assurance directe

408. **L'acceptation du concept d'assurance directe.** La conception du procédé indemnitaire de l'assurance directe est délicate à définir car elle diffère selon la définition qu'en

¹⁸¹¹ BRUN PH., *op.cit.*, spéc. p. 453, n° 350.

donnent les universitaires, le législateur et les professionnels de l'assurance¹⁸¹². Partant de ce constat, la définition qu'il semble opportun de retenir dans notre étude est celle visée par les universitaires, lesquels l'entendent comme « *un mécanisme d'indemnisation en premier ressort, visant à réparer automatiquement une atteinte occasionnée à la chose objet du contrat ou à l'intégrité physique de l'assuré, quelle que soit l'origine du sinistre* »¹⁸¹³. Par ce mécanisme, l'assuré « *se préserve contre les conséquences des dommages qu'il est susceptible de subir personnellement* »¹⁸¹⁴, et en cas d'accident, peut donc prétendre, en sa qualité de victime, à ce que l'indemnisation de son dommage lui soit directement versée par l'assureur avec lequel il a contracté, sans avoir à établir une quelconque responsabilité¹⁸¹⁵. L'objet de cette assurance est donc de garantir les dommages qu'il subit et non les conséquences dommageables qu'il est susceptible de causer à autrui¹⁸¹⁶. Comme l'affirme très clairement un auteur, dans un système d'assurance directe, la condamnation du responsable de l'accident n'intervient qu'au second plan, « *lors de l'exercice du recours subrogatoire de l'assureur direct. Mais cette action est secondaire, l'objectif principal étant la satisfaction des besoins indemnitaires de la victime. Au stade de l'obligation à la dette, l'assureur de la victime joue donc le rôle protecteur d'un véritable garant d'indemnisation* »¹⁸¹⁷.

Notre étude ne vise qu'un volet de cette assurance, soit la catégorie de l'assurance directe de personne, et plus précisément en son sein l'assurance contre les accidents corporels. L'assurance accidents corporels, protégeant contre le risque accidentel d'atteinte à l'intégrité physique, se définit comme « *une assurance directe de personnes, souscrite par la victime, et qui garantit, en dehors de tout examen des questions de responsabilité, contre le risque d'atteinte accidentelle à l'intégrité physique* »¹⁸¹⁸. Il aurait été préférable que les victimes d'accidents corporels de la circulation soient d'emblée soumises à ce mécanisme d'assurance directe.

409. Une ancienne suggestion évincée. L'éviction de l'assurance directe s'est opérée malgré de fortes revendications d'une partie de la doctrine. Parmi elle-ci, le professeur André

¹⁸¹² Madame Lydia Morlet-Haïdira expose dans sa thèse de doctorat les difficultés d'appréhension du concept d'assurance directe. V. MORLET L., *L'influence de l'assurance accidents corporels sur le droit privé de l'indemnisation*, op.cit., spéc. pp. 4-9.

¹⁸¹³ *Ibid.*, spéc. p. 9, n° 19.

¹⁸¹⁴ *Ibid.*, spéc. p. 5, n° 10.

¹⁸¹⁵ En ce sens : RUSSO C., op.cit., spéc. Introduction.

¹⁸¹⁶ En ce sens : MORLET L., *L'influence de l'assurance accidents corporels sur le droit privé de l'indemnisation*, op.cit., spéc. p. 16, n° 28.

¹⁸¹⁷ *Ibid.*

¹⁸¹⁸ *Ibid.*

Tunc initialement, et avant même l'élaboration de la loi, souhaitait « *remplacer l'assurance « responsabilité-automobile » par une « assurance-automobile », c'est-à-dire une assurance couvrant sans considération de responsabilité tous les dommages corporels occasionnés par les véhicules terrestres à moteur* »¹⁸¹⁹. Cet auteur avait fait de l'assurance directe, et plus précisément de l'assurance accident corporel, l'idée centrale du projet de loi sur les accidents de la circulation. Il suggérait en effet « *d'abolir le système actuel d'indemnisation "adverse" au profit d'un système d'indemnisation directe : celui qui permet que les victimes d'une collision soient indemnisées par l'assureur du véhicule dans lequel elles se trouvent* »¹⁸²⁰. Il proposait notamment de restreindre le domaine de l'indemnisation « adverse » à la seule hypothèse de l'indemnisation des piétons. S'inspirant sans nul doute de cette proposition, Monsieur le Professeur Christian Larroumet a poussé à son apogée cette logique qu'il a expressément qualifiée d'assurance directe¹⁸²¹. Selon lui, dès lors qu'« *une telle assurance directe constitue un développement logique de l'assurance obligatoire des véhicules* », il ne doit pas être distingué, comme le fait Monsieur André Tunc, « *selon que le dommage corporel est subi par un tiers, c'est-à-dire un passager ou une personne étrangère au véhicule, tel qu'un piéton, ou bien par le conducteur lui-même* »¹⁸²². De telles propositions n'ont toutefois pas été retenues, la logique de l'assurance de responsabilité civile leur ayant été privilégiée. De nombreux auteurs le déplorent d'ailleurs.

410. Une logique de responsabilité absente du dispositif légal de 1985. D'aucuns soutiennent que les règles d'indemnisation issues de la loi Badinter participent de la dénaturation de l'assurance de responsabilité¹⁸²³. Cette dénaturation s'expliquerait tout d'abord « *par le recours au droit de la responsabilité [objective du conducteur ou du gardien du véhicule impliqué dans l'accident] soutenue comme la technique de l'assurance de responsabilité pour la réparation des dommages accidentels* »¹⁸²⁴. En effet, la garantie de la dette du responsable joue, non pas en raison de la faute commise par ce dernier, à l'origine causale du dommage subi par la victime dont la créance est garantie, mais par le simple jeu de l'implication du véhicule de l'assuré impliqué dans l'accident qui engage de ce fait sa responsabilité de plein droit.

¹⁸¹⁹ TUNC A., *Pour une loi sur les accidents de la circulation*, op.cit., spéc. p. 17.

¹⁸²⁰ *Ibid.*

¹⁸²¹ LARROUMET CH., *art.cit.*, chr. p. 237.

¹⁸²² *Ibid.*, spéc. p. 240, n° 13.

¹⁸²³ RUSSO C., *De l'assurance de responsabilité à l'assurance directe, Contribution à l'étude d'une mutation de la couverture des risques*, 2001, Dalloz, Nouvelle Bibliothèque de thèses, 341 p., spéc. pp. 125 et svts.

¹⁸²⁴ *Ibid.*, spéc. p. 126, note 578.

De même, l'impossible exonération des débiteurs de la réparation à travers l'inopposabilité des causes d'exonération limitativement énumérées à l'article 2 de la loi – force majeure et fait d'un tiers – marque davantage ce déclin au profit du courant « *victimologiste* »¹⁸²⁵. En effet, l'indemnisation demeure « *détachée d'une recherche de la causalité effectivité du dommage et il n'y a pas d'exonération du débiteur d'indemnisation, même en cas de force majeure* »¹⁸²⁶.

Enfin, le glissement de la dette de responsabilité offerte à la garantie d'une créance d'indemnisation se perçoit surtout au regard du mécanisme inédit entre l'assureur et la victime que le législateur de 1985 a mis en place. En effet, ce « *rapport juridique, matérialisé par l'offre d'indemnité (...) [renverse] les rôles entre l'assureur et la victime [car elle décharge la victime] de l'exercice de l'action directe [attribut de l'assurance de responsabilité]. C'est à l'assureur du véhicule impliqué de [lui] proposer l'offre d'indemnité strictement règlementé* » en entrant directement en contact avec elle pour l'indemnisation de ces préjudices subis¹⁸²⁷. Aussi, peut-il être en réalité constaté que la loi Badinter « *a donc franchi un nouveau pas dans l'abandon de la théorie classique de l'assurance de responsabilité, ainsi que dans la formation d'un droit des accidents dont l'objectif doit être de garantir aux victimes de dommages corporels l'indemnisation de leurs préjudices* »¹⁸²⁸.

Au final, la volonté du législateur de 1985 était de rechercher un point d'équilibre entre l'automatisme de l'indemnisation et la reconnaissance d'une responsabilité, mais au détriment de la logique de l'assurance de responsabilité automobile. Plus encore, peut-on constater sa déformation.

411. Une logique de responsabilité déformée. Il a pu être avancé que « *tout en maintenant formellement le mécanisme de l'assurance de responsabilité, [le législateur de 1985] a voulu élargir la garantie des victimes au-delà de ce que permet théoriquement cette technique* »¹⁸²⁹, participant de manière certaine à la déformation de la logique de l'assurance de responsabilité. À plus juste raison que l'assurance de responsabilité ne coïncide pas réellement avec le domaine d'application de la loi de 1985. Comme l'affirme clairement Monsieur le

¹⁸²⁵ Expression utilisée par Monsieur Christophe Radé dans son article intitulé : « L'impossible divorce de la faute et de la responsabilité civile », *D.* 1998, chr. p. 301.

¹⁸²⁶ LEDUC F., « L'œuvre du législateur moderne, vices et vertus des régimes spéciaux », *RCA* 2001, HS, p. 50.

¹⁸²⁷ RUSSO C., *De l'assurance de responsabilité à l'assurance directe. Contribution à l'étude d'une mutation de la couverture des risques*, Dalloz, 2001, Nouvelle Bibliothèque de thèses, 341 p., spéc. p. 138, n° 327.

¹⁸²⁸ *Ibid.*

¹⁸²⁹ En ce sens : VINEY G., *Traité de droit civil, Les obligations, La responsabilité : effets*, t. V., 1988, Paris, LGDJ, Traités, 592 p., spéc. p. 555, n° 42.

Professeur Fabrice Leduc, cette garantie dépasse le périmètre de la loi dès lors qu'elle couvre d'une part des dommages imputables à un accident de la circulation, mais dont le responsable n'est pas tenu au titre du dispositif de 1985, mais aussi des dommages non imputables à un accident de la circulation au sens de ce dispositif légal¹⁸³⁰. Bien que cette extension participe d'une indemnisation favorable de l'ensemble des victimes confrontées à de tels accidents, celle-ci demeure cependant au cœur de la dénaturation de l'assurance de responsabilité que l'assuré conducteur a souscrit.

412. Hypothèses de la garantie de la dette de la personne responsable non assurée auprès de l'assurance. Dans l'intérêt indemnitaire des victimes d'accidents corporels de la circulation, il est des cas où la garantie d'assurance responsabilité civile automobile joue, alors même qu'elle ne devrait logiquement pas trouver à s'appliquer dans une logique d'assurance de responsabilité.

Conformément à l'article L. 211-1 alinéa 2 C. assur., la garantie d'assurance s'étend premièrement aux dommages causés par un conducteur ou un gardien non autorisé à conduire le véhicule assuré¹⁸³¹. Ceci marque une nette rupture entre la garantie de l'assureur et la qualité d'assuré, participant alors d'un non-sens de la mise en œuvre de l'assurance de responsabilité. En pareille hypothèse, « *le propriétaire assuré n'est pas responsable, le gardien responsable n'est pas assuré, mais la victime est tout de même indemnisée par l'assureur de responsabilité* »¹⁸³². De plus, l'article précité précise que l'assureur doit prendre en charge également la dette de responsabilité du passager du véhicule impliqué lorsque son fait a causé un dommage autrui¹⁸³³. Tel est le cas par exemple lorsque le passager provoque la chute d'un cycliste en ouvrant la portière du véhicule. En pareille hypothèse, l'assureur est appelé en garantie, alors que le conducteur assuré n'est pas responsable, et alors même que la loi Badinter ne s'applique pas. Ceci démontre clairement une dépersonnalisation de la dette de responsabilité, objet de la garantie¹⁸³⁴.

¹⁸³⁰ En ce sens : LEDUC F., « La garantie d'indemnisation fournie par l'assurance automobile obligatoire », *art.cit.*, spéc. p. 38, n° 2 à 5.

¹⁸³¹ Cet article dispose que les contrats responsabilités automobile « *doivent également couvrir la responsabilité civile de toute personne ayant la garde ou la conduite, même non autorisée, du véhicule* ».

¹⁸³² LAMBERT-FAIVRE Y., « Le sinistre en assurance de responsabilité et la garantie d'indemnisation des victimes », *RGAT* 1987, p. 209.

¹⁸³³ Comme l'a récemment rappelé la Cour de justice de l'Union européenne, les contrats responsabilités automobile doivent en effet couvrir « *la responsabilité des passagers du véhicule objet de l'assurance* » : CJUE, 15 nov. 2018, C-648/17, *BTA Baltic Insurance Company*. La législation française est conforme à cette règle européenne puisqu'elle l'énonce aux art. L. 211-1 et R. 211-1 C. assur.

¹⁸³⁴ En ce sens : SAVATIER R., « Personnalité et dépersonnalisation de la responsabilité civile », in *Mélanges de droit, d'histoire et d'économie offerts à Marcel Laborde-Lacoste*, 1963, Bière, pp. 321-344.

De même, conformément à l'article L. 211-1 alinéa 2 du C. assur., la garantie d'assurance joue en faveur des victimes d'accidents de la circulation lorsque ce dernier a été réalisé avec le véhicule qui a été volé au propriétaire assuré¹⁸³⁵. En pareille hypothèse, l'assureur est tenu de garantir la dette d'un conducteur responsable de l'accident, pourtant autre que celui ayant assuré le véhicule volé auprès de la compagnie d'assurance, lorsque la garde ou la conduite du véhicule a été obtenue contre le gré du propriétaire. Dans ce cas de figure, il doit néanmoins être précisé que l'assureur dispose d'un recours subrogatoire dans les droits des victimes contre la personne responsable de l'accident¹⁸³⁶. Ainsi, à titre d'illustration, demeure légitime l'action récursoire de l'assureur du propriétaire d'un véhicule volé, subrogé dans les droits de la victime qu'il a indemnisée, contre les parents du civilement responsables de leur enfant mineur, tenu à réparation, qui a occasionné un accident conduisant ce véhicule¹⁸³⁷. Le recours peut également être exercé contre une association chargée, par décision d'une juridiction des mineurs, d'organiser, de contrôler et de diriger à titre permanent le mode de vie d'un mineur responsable de plein droit des conséquences dommageables du fait de la réalisation d'un accident de la circulation commis par ce mineur¹⁸³⁸.

Le phénomène du glissement de la dette de responsabilité vers la garantie d'une créance d'indemnisation de la garantie est d'ailleurs encore plus flagrant depuis un arrêt rendu par la Cour de cassation le 16 janvier 2020. Cet arrêt se fonde sur le principe de l'inopposabilité aux tiers-victimes de la nullité d'un contrat d'assurance de responsabilité civile automobile obtenue à la suite d'une fausse déclaration intentionnelle de risque à la conclusion dudit contrat. Se conformant à la législation européenne¹⁸³⁹ ainsi qu'à l'article L. 211-7 nouveau du C. assur.¹⁸⁴⁰,

¹⁸³⁵ Cet article précise néanmoins que les contrats d'assurance « *ne couvrent pas la réparation des dommages subis par les auteurs, coauteurs ou complices du vol* ».

¹⁸³⁶ Conformément à l'art. L. 211-1, alinéa 3 C. assur.

¹⁸³⁷ Cass. 2^e civ., 9 mars 2000, n° 97-22.119 : *Bull. civ.* II, n° 41, *RCA* 2000, étude 13, par GROUDEL H. ; *RTD civ.* 2000, p. 590, obs. JOURDAIN P.

¹⁸³⁸ Cass. 2^e civ., 7 mai 2003, n° 01-15.607 : *Bull. civ.* II, n° 129 : « (...) tout en constatant que le conducteur impliqué dans l'accident de la circulation, M. X..., avait été placé au Foyer Matter par une ordonnance d'une juge des enfants, ce dont il résultait que l'association, ayant reçu et conservé la charge d'organiser, de diriger et de contrôler à titre permanent le mode de vie de ce mineur, devait répondre des conséquences dommageables de ses actes à l'égard du passager victime de l'accident (...) ». À ce propos : HUYETTE M., « La responsabilité civile des services éducatifs privés qui accueillent des mineurs délinquants » *D.* 2003, p. 2256.

¹⁸³⁹ CJUE, 20 juill. 2017, n° C-287/16. Dans cet arrêt, la CJUE retient, envisageant la législation portugaise, que le droit de l'Union européenne s'oppose à une réglementation nationale qui a pour effet de rendre opposable aux tiers victimes la nullité du contrat d'assurance de responsabilité civile automobile résultant de fausses déclarations du preneur d'assurance.

¹⁸⁴⁰ Cet article a été introduit par la loi n° 2019-486 du 22 mai 2019, relative à la croissance et la transformation des entreprises (1), dite PACTE, *JORF* n° 0119 du 23 mai 2019. Celui-ci dispose que « la nullité d'un contrat d'assurance souscrit au titre de l'article L. 211-1 n'est pas opposable aux victimes ou aux ayants droit des victimes des dommages nés d'un accident de la circulation dans lequel est impliqué un véhicule terrestre à moteur » et que « dans une telle hypothèse, l'assureur qui garantit la responsabilité du fait de ce véhicule, de cette remorque ou de cette semi-remorque, est tenu d'indemniser les victimes de l'accident ou leur ayants droit. L'assureur est subrogé dans les droits que possède le créancier de l'indemnisé contre la personne responsable de l'accident, à

la deuxième chambre civile confirme qu'il incombe à l'assureur, et non plus au FGAO, de prendre en charge l'indemnisation des tiers-victimes de l'accident de la circulation malgré le fait que le responsable, preneur d'assurance, ait souscrit le contrat d'assurance sur une fausse déclaration initiale du risque¹⁸⁴¹. Ainsi, l'assureur qui n'était pas censé intervenir et prendre en charge l'indemnisation des victimes, eu égard à cette exclusion légale de garantie, est depuis lors tenu de garantir la dette de responsabilité du conducteur qui n'est pas en réalité, au regard de son manquement, un véritable assuré dont la dette doit être garantie.

413. En définitive, l'assurance de responsabilité ne garantit pas véritablement la dette de responsabilité de l'assuré, mais s'apparente plutôt à une assurance directe dont l'objectif est de couvrir la créance d'indemnisation de la victime de l'accident corporel. Si l'édifice de la loi Badinter repose sur une assurance de responsabilité, « *il ne s'agit plus véritablement d'une assurance visant à garantir l'assuré contre les recours en responsabilité dont il peut faire l'objet de la part de la victime ou de ses ayants droits* »¹⁸⁴². Mais davantage « *d'une assurance qui participe beaucoup plus à la nature des assurances de personnes : toute victime d'un dommage corporel résultant d'un accident dans la réalisation duquel est intervenu un véhicule sera indemnisée par l'assureur du véhicule, sans qu'il y ait lieu de rechercher au préalable la responsabilité du propriétaire, gardien ou conducteur du véhicule* »¹⁸⁴³. C'est d'ailleurs en ce sens que s'inscrivent les projets doctrinaux de réforme de la responsabilité civile.

414. L'aspiration des projets doctrinaux à une logique indemnitaire différente. C'est l'avant-projet Catala qui a, le premier, proposé d'introduire dans le Code civil les dispositions définissant le droit à indemnisation des victimes d'accidents de la circulation au sein du quatrième chapitre « *Des principaux régimes spéciaux de responsabilité ou*

concurrency du montant des sommes qu'il a versées ». Soulignons que cet article ne vise pas simplement la nullité du contrat pour fausse déclaration de l'assuré, comme tel était le cas dans l'affaire soumise à la CJUE le 20 juill. 2017, mais qu'il vise toutes hypothèses de nullité du contrat d'assurance.

¹⁸⁴¹ Cass. 2^e civ., 16 janv. 2020, n° 18-23.381 : *Bull. civ.* II. En l'espèce, la Cour de cassation approuve la décision des juges du fond qui fait état à l'assureur d'indemniser les victimes en raison du fait que la nullité du contrat ne leur est pas opposable. La Cour de cassation affirme en effet que « *la nullité, pour fausse déclaration intentionnelle, du contrat d'assurance conclu par Mme O... étant inopposable à la victime, le FGAO ne pouvait être appelé à prendre en charge tout ou partie de l'indemnité versée par l'assureur et a, à bon droit, été mis hors de cause dans l'instance engagée par ce dernier à l'encontre de l'assuré* ».

Adde : Cass. crim., 5 janv. 2021, n°19-84.016, *Inédit*, *RGDA* 2021, p. 49, note SCHULZ R. Soulignons que l'inopposabilité de cette exclusion se juxtapose à celle d'ores et déjà existante et prévue aux articles R. 211-10 et R. 211-11 C. assur.

¹⁸⁴² **RUSSO C.**, *De l'assurance de responsabilité à l'assurance directe. Contribution à l'étude d'une mutation de la couverture des risques*, 2001, Dalloz, Nouvelle Bibliothèque de thèses, 341 p., spéc., p. 133, n° 315.

¹⁸⁴³ **LARROUMET CH.**, *art.cit.*, chr. p. 237, spéc, n° 16.

d'indemnisation », et plus particulièrement dans une première section intitulée « *L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation* ». Par la suite, c'est le groupe de travail chargé du projet Terré portant réforme du droit de la responsabilité civile qui, en 2012, souligne l'importance de concevoir « *le fait des véhicules terrestres à moteur* » comme la reconnaissance d'un droit à indemnisation et non comme un régime de responsabilité. Il précise d'ailleurs que le texte mériterait d'être inclus dans une section spécifique. Le fait qu'il figure dans la section II « *Des principaux délits spéciaux* » est en effet discutable¹⁸⁴⁴. Seuls ces deux projets doctrinaux affirment leur volonté de reconnaître que le régime issu de la loi de 1985 est bien un régime d'indemnisation. Cette consolidation a néanmoins été, par la suite, démentie avec l'avant-projet gouvernemental de réforme de la responsabilité civile, affichant pourtant la même volonté d'uniformisation des régimes d'indemnisation des victimes de dommage corporel.

415. La consolidation démentie d'un régime indemnitaire. La reconnaissance de la loi de 1985 tel un véritable régime spécial de responsabilité demeure davantage dans l'air du temps législatif. On voit en effet certains projets et propositions de réforme législatifs consolider le fait que la loi Badinter ne serait en réalité qu'un régime de responsabilité au grand bonheur de ses partisans¹⁸⁴⁵. C'est la proposition de loi Béteille qui propose de codifier aux articles 1386-56 à 1386-61 du Code civil les règles spéciales en matière d'indemnisation du fait des accidents de la circulation dans une sous-section seconde intitulée : « *De la responsabilité du fait des accidents de la circulation* ». Nul doute de sa consécration en tant que régime de responsabilité intégré plus globalement dans la section quatrième : « *De quelques régimes spéciaux de responsabilité* », elle-même figurant dans un chapitre second : « *De la responsabilité* »¹⁸⁴⁶. Suivi par l'avant-projet de réforme de la responsabilité de 2016, et enfin par le dernier projet de réforme de la responsabilité de 2017, la codification envisagée de la loi du 5 juillet 1985 prévue en leur sein, se perçoit clairement comme la volonté de la reconnaître comme un véritable régime spécial de responsabilité. Tous deux intègrent en effet les articles du dispositif en vigueur quant à la définition du droit à indemnisation des victimes d'accidents

¹⁸⁴⁴ TERRÉ F. (dir.), *Pour une réforme du droit de la responsabilité civile*, févr. 2012, 87 p., spéc. p. 14.

¹⁸⁴⁵ V. entre autres : CHABAS F., *Le droit des accidents de la circulation après la réforme du 5 juillet 1985*, *op.cit.* ; JOURDAIN P., « Domaine et conditions d'application de la loi du 5 juillet 1985 », *art.cit.*, p. 642. ; LARROUMET CH., *art.cit.*, chr. p. 237, spéc n° 14 ; RÉMY PH., « Critique du système français de la responsabilité », *Droits et cultures*, 1996/1, 31, p. 45.

¹⁸⁴⁶ Si cette proposition de loi reprend les mêmes suggestions d'évolution de la loi Badinter inscrites dans l'avant-projet Catala, elle s'en différencie en revanche sur le fait de consacrer les dispositions tenant à la définition du droit à indemnisation des victimes d'accidents de la circulation dans un régime de responsabilité et non d'indemnisation.

de la circulation au sein d'une section première : « *Le fait des véhicules terrestres à moteur* », intégrée au sein d'un quatrième chapitre : « *Les principaux régimes spéciaux de responsabilité* ».

En outre, comme l'affirme un auteur, la reformulation des premiers articles de la loi Badinter dans l'avant-projet, reprise à l'identique dans le projet Urvoas, « *rompt avec leur formulation elliptique et peu conforme aux canons de la responsabilité dans un souci de clarté conceptuelle* »¹⁸⁴⁷. Ainsi, en affirmant que « *le conducteur ou le gardien d'un véhicule terrestre à moteur répond de plein droit du dommage causé par un accident de la circulation dans lequel son véhicule, ou une remorque ou semi-remorque, est impliqué* », l'article 1285 alinéa 1^{er} du projet Urvoas affirme clairement que le régime issu de la loi de 1985 est bien un régime de responsabilité, dont le fait générateur est l'implication du véhicule dans l'accident. Cela ne saurait d'ailleurs cesser de faire débat.

416. La question du fait générateur dans un régime de responsabilité affirmé. La majeure partie de la doctrine s'accorde sur le fait que le fait générateur de la responsabilité est l'implication du véhicule dans l'accident¹⁸⁴⁸. Selon Madame le Professeur Geneviève Viney, « *il n'est pas illogique que, dans un système de responsabilité purement objective ou d'indemnisation automatique, ce soit la même notion qui définisse le domaine d'application du régime et qui déclenche le droit à indemnisation puisque le but recherché par le législateur consiste alors à éviter toute échappatoire. Dans tous les cas où il s'applique, le dispositif légal doit donc en principe procurer à la victime une indemnisation* »¹⁸⁴⁹. Se ralliant à ce point de vue, le dernier projet de réforme de la responsabilité civile de 2017 s'attachait d'ailleurs à reconnaître le régime de 1985 tel un régime de responsabilité fondé sur la notion même d'implication. Un auteur ne manqua pas de critiquer de tels propos.

Monsieur le Professeur Jean-Sébastien Borghetti est l'un des auteurs convaincus du volet de la responsabilité de la loi Badinter. Selon lui, il n'y a pas lieu de débattre inutilement. Le fait générateur de la responsabilité prévu par la loi Badinter est tout simplement l'accident de la circulation, lequel doit avoir causé le dommage subi par le demandeur¹⁸⁵⁰. Ceci est pour lui d'une logique limpide puisque la logique de la loi repose sur l'une de ces conditions de mise

¹⁸⁴⁷ **BORGHETTI J.-S.**, « L'avant-projet de réforme de la responsabilité civile. Vue d'ensemble de l'avant-projet », *D.* 2016, p. 1386, spéc. pp. 1390-1391. V. aussi : **BORGHETTI J.-S.**, « L'accident fait générateur de responsabilité », *RCA* 2015, dossier 3, n° 15.

¹⁸⁴⁸ En ce sens : **VINEY G.**, *La responsabilité civile*, *op.cit.*, spéc. p. 197 ; **VINEY G., JOURDAIN P., CARVAL S.** (dir. **GHESTIN J.**), *Traité de droit civil. Les conditions de la responsabilité*, *op.cit.*, spéc. p. 239, n° 333-2.

¹⁸⁴⁹ **VINEY G.**, *L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation*, *op.cit.*, spéc. p. 22, n° 13.

¹⁸⁵⁰ **BORGHETTI J.-S.**, « L'accident fait générateur de responsabilité », *art.cit.*, spéc. n° 15.

en œuvre, à savoir l'accident. L'auteur précise encore que « *la fameuse implication n'est donc nullement un substitut à la causalité ou le fait générateur de cette responsabilité, mais ce qui permet de relier l'accident à un véhicule, et donc à un responsable et à un assureur* »¹⁸⁵¹. En tant que condition de responsabilité tout de même, c'est en fait un critère d'imputation de l'accident à un véhicule, et partant à un responsable¹⁸⁵². Une telle affirmation prend d'ailleurs tout son sens dans l'hypothèse accidentelle où le conducteur revêt la qualité de préposé, puisque la personne à qui le fait étant à l'origine du dommage est imputé, soit l'employeur, n'est pas la personne qui l'a commis. Dans un objectif de clarté du droit, cet auteur souligne enfin qu'« *il eût été plus cohérent de désigner ce régime comme la responsabilité du fait des accidents de la circulation, plutôt que comme la responsabilité du fait des véhicules terrestres à moteur* »¹⁸⁵³. Bien que ses dires s'appuient sur l'analyse de l'avant-projet, cette affirmation vaut également concernant le projet de réforme, dont la section consacrée aux dispositions relatives à la définition du droit à indemnisation des victimes d'accidents de la circulation porte sur « *le fait des véhicules terrestres à moteur* ». Or, une telle proposition semble en total désaccord avec ce qu'affirme la jurisprudence. En effet, en adoptant une conception très extensive de la notion d'implication – l'analyse antérieure de certains arrêts récents en attestent – la jurisprudence marque clairement que le régime des accidents de la circulation s'applique selon des notions qui lui sont propres, et ainsi totalement détachées de la responsabilité civile.

Relater la question du fait générateur n'est pas sans incidence pour notre étude puisqu'elle permet d'insister sur le fait que la loi du 5 juillet 1985 devrait être perçue tel un régime indemnitaire¹⁸⁵⁴. Si l'on se convainc de la nature indemnitaire d'un tel régime, cela nous permet d'apposer l'idée que la loi pourrait à l'avenir reposer sur une logique d'assurance directe. Ce faisant, de nombreux avantages, notamment pour le conducteur victime, en résulteraient.

¹⁸⁵¹ **BORGHETTI J.-S.**, « L'accident fait générateur de responsabilité », *art.cit.*, spéc. n° 15.

¹⁸⁵² **BORGHETTI J.-S.**, « L'avant-projet de réforme de la responsabilité civile. Vue d'ensemble de l'avant-projet », *art.cit.*, spéc. pp. 1390-1391. V. aussi : **BORGHETTI J.-S.**, « L'accident fait générateur de responsabilité », *art.cit.* ; **BORGHETTI J.-S.**, « Des principaux délits spéciaux », in **TERRÉ F.** (dir.), *Pour une réforme du Droit de la responsabilité civile*, 2011, Dalloz, pp. 163-183, spéc. p. 180.

¹⁸⁵³ **BORGHETTI J.-S.**, « L'avant-projet de réforme de la responsabilité civile. Vue d'ensemble de l'avant-projet », *art.cit.*, p. 1386. Soulignons que la proposition de la loi Bételle formule une telle revendication dans l'intitulé de la sous-section qui est consacrée au régime des accidents de la circulation.

¹⁸⁵⁴ Tour d'horizon rapide sur les tenants d'un régime d'indemnisation plus que de responsabilité : **BIGOT J.**, « Les trois lectures de la loi Badinter », *art.cit.*, I, 3278 ; **GROUDEL H.**, « Le fondement de la réparation instituée par la loi du 5 juillet 1985 », *art. cit.* ; **GROUDEL H.**, « Les domaines respectifs de la responsabilité de droit commun et de l'indemnisation fondée sur la loi du 5 juillet 1985 », *RCA* 1989, chr. 33 ; **LAMBERT-FAIVRE Y.**, « L'évolution de la responsabilité civile d'une dette de responsabilité à une créance d'indemnisation », *art.cit.*, p. 1 ; **LEDUC F.**, « Le cœur et la raison en droit des accidents de la circulation », *art.cit.*, spéc. n° 30 ; **LE TOURNEAU PH.** (dir.), *Droit de la responsabilité et des contrats. Régimes d'indemnisation*, *op.cit.*, spéc. p. 2321, n° 621.12.

2. Vers une protection améliorée du conducteur assuré victime

417. L'amélioration de la protection indemnitaire de la victime conductrice se constate au regard des avantages que l'assurance directe peut lui offrir (a), lesquels nécessiteront incidemment des modifications qu'il incombera au législateur de consacrer (b).

a. Les avantages de l'assurance directe

418. **L'exclusion actuelle du conducteur victime de la garantie d'assurance de responsabilité.** Puisque la garantie d'assurance automobile obligatoire est une garantie d'assurance de responsabilité, cela implique toujours que soit recherchée l'existence d'un responsable à garantir¹⁸⁵⁵. L'assureur garantit en effet la dette de réparation du responsable en procédant au paiement de l'indemnisation du dommage corporel que subit la victime pour le compte du responsable. Le principe est que toutes les victimes d'un accident corporel de la circulation ont le droit de bénéficier de cette garantie à l'exception du responsable assuré. Considérée comme la plus importante des exclusions légales de la garantie fournie par l'assurance automobile obligatoire, procédant d'une considération économique¹⁸⁵⁶, celle qui intéresse le conducteur en qualité d'auteur mais également de victime demeure véritablement injuste. Pour l'heure, deux types de situations accidentelles participent de l'existence de « trous d'indemnisation » à l'égard du conducteur victime.

La première est celle où la victime s'est causée à elle-même un dommage corporel sans que la responsabilité d'un tiers puisse être invoquée. Il s'agira du cas de la victime conductrice assurée qui est gardienne du seul véhicule impliqué dans l'accident. N'existant pas de responsabilité envers soi-même¹⁸⁵⁷ dans le cadre de la garantie d'assurance de responsabilité automobile, la victime conductrice ne peut se prévaloir des dispositions de la loi du 5 juillet 1985 à l'encontre de son propre assureur pour l'indemnisation du dommage corporel qu'elle s'est causée, conformément à l'article R. 211-8 1° a) du Code des assurances.¹⁸⁵⁸ Précisons d'ailleurs que l'exclusion de l'indemnisation du dommage corporel subi par le conducteur du

¹⁸⁵⁵ En ce sens : **GROUDEL H.**, « Étendue de la garantie de l'assurance automobile », *RCA* 2015, dossier 17, spéc. p. 32, n° 26.

¹⁸⁵⁶ **V. LEDUC F.**, « La garantie d'indemnisation fournie par l'assurance automobile obligatoire », *art.cit.*, spéc. n° 7.

¹⁸⁵⁷ En ce sens : **LAMBERT-FAIVRE Y., LEVENEUR L.**, *op.cit.*, spéc. p. 640, n° 885.

¹⁸⁵⁸ Conformément à cet article, « l'obligation d'assurance ne s'applique pas à la réparation des dommages subis par la personne conduisant le véhicule ».

véhicule seul impliqué dans l'accident est malheureusement approuvée par la Cour de justice de l'Union européenne¹⁸⁵⁹. Le dommage subi par le conducteur responsable ne sera donc pas indemnisé. L'impératif économique y est pour beaucoup puisque la raison d'être de cette exclusion est « *d'éviter que le coût de l'assurance automobile ne soit trop élevé* »¹⁸⁶⁰.

Il en est de même du cas du conducteur qui perd sa qualité lors de la survenance de l'accident et dont seul son véhicule est impliqué. À titre d'illustration, le gardien du véhicule victime ne pourra se prévaloir des dispositions de la loi du 5 juillet 1985 lorsqu'en tant que conducteur, il est descendu de son véhicule pour ouvrir la porte de son garage et s'est fait percuter par ce dernier¹⁸⁶¹.

Enfin, depuis le 25 octobre 2019, le Code de la route reconnaît que les engins de déplacement personnel motorisés constituent une nouvelle catégorie de véhicules au sens de la loi Badinter, et sont ainsi soumis à la même obligation d'assurance de responsabilité civile que les véhicules motorisés¹⁸⁶². Il ne fait alors aucun doute que le conducteur de ces nouveaux engins de déplacement personnel motorisés (EDPM) qui se blesserait seul, serait confronté au même « trou de garantie » que s'il conduisait une voiture ou une moto.

La seconde hypothèse accidentelle est celle où la victime se cause également à elle-même un dommage corporel, alors même que la responsabilité d'un tiers peut être invoquée. Tel est le cas du conducteur qui n'est pas gardien du seul véhicule impliqué dans l'accident. L'a-t-on d'ores et déjà analysé. Le recours contre le gardien, qu'il soit lui-même fautif ou non, est autorisé sur le fondement de la loi Badinter depuis un arrêt de la deuxième chambre civile de la Cour de cassation du 2 juillet 1997. Mais en réalité, ce recours ne protège pas davantage le conducteur victime du fait que la dette de réparation du gardien n'est pas couverte par l'assurance conformément à l'article R. 211-8 1° a) du Code des assurances.¹⁸⁶³ Il en sera de même pour le conducteur d'un EDPM qui souhaite obtenir une indemnisation de son dommage corporel auprès du gardien de cet engin motorisé.

¹⁸⁵⁹ CJUE, 14 sept. 2017, C-503/16.

¹⁸⁶⁰ V. : LEDUC F., « La garantie d'indemnisation fournie par l'assurance automobile obligatoire », *art.cit.*, spéc. n°7.

¹⁸⁶¹ Cass. 2^e civ., 13 juill. 2006, n° 05-17.095 : *Bull. civ.* II, n° 199. En l'espèce, la Cour de cassation désapprouve la Cour d'appel d'avoir accepté d'indemniser une victime ayant été renversée et blessée par son propre véhicule, parti en marche arrière, alors descendue pour fermer la porte du garage de son domicile, aux motifs que : « *le gardien d'un véhicule terrestre à moteur, victime d'accident de la circulation, ne peut se prévaloir des dispositions de la loi du 5 juillet 1985 à l'encontre de son propre assureur, pour obtenir l'indemnisation de son dommage, en l'absence d'un tiers conducteur du véhicule, débiteur d'une indemnisation à son égard* ».

¹⁸⁶² Un contrat spécifique à ces nouveaux engins de déplacement personnel motorisés.

¹⁸⁶³ V. pour ex : Cass. 1^{ère} civ. 13 mai 1986, n° 85-10.581 : *Bull. civ.* I, n° 119, *RGAT* 1986, p. 191. Soulignons cependant qu'il existe des exceptions à cette exclusion de garantie. Pour l'élève d'auto-école (loi du 18 juin 1999), l'exclusion ne joue pas non plus quant aux dommages subis par ricochet.

Par conséquent, un changement de modèle permettrait de combler ces « trous d'indemnisation » au bénéfice de la victime conductrice considérée comme étant l'expression de la logique indemnitaire de la responsabilité. Ce faisant, une telle indemnisation lui serait octroyée en raison de la logique distincte de ce régime fondée sur l'absence de recherche du responsable.

419. L'absence de recherche de responsable. Comme l'a affirmé Madame le Professeur Geneviève Viney, l'idée aurait été plus simple et plus logique d'écarter le droit de la responsabilité civile au profit d'une assurance qui aurait profité directement aux victimes sans passer par l'intermédiaire de la désignation d'un responsable, et qui aurait été davantage adaptée à l'indemnisation du conducteur victime ainsi qu'à celle de ses proches, victimes indirectes¹⁸⁶⁴. Cela aurait été en effet plus logique dès lors que l'on constate à l'égard des débiteurs, au sens de la loi Badinter, un véritable « *déclin de la responsabilité individuelle* »¹⁸⁶⁵. La désignation d'un soi-disant responsable – en la personne du conducteur ou du gardien – n'est qu'accessoire et sa dette de réparation « *purement abstraite et théorique* »¹⁸⁶⁶. Ce soi-disant responsable ne répond pas personnellement des dommages réalisés puisque l'assureur de responsabilité se substitue à lui pour régler la réparation¹⁸⁶⁷. En cela, dans la mesure où le mécanisme de l'assurance de responsabilité automobile emporte pour effet principal de transférer la dette de responsabilité du chargé du risque de la circulation à un tiers, et que sa désignation en tant que responsable ne sert que de support permettant d'identifier l'assureur tenu d'indemniser la victime, ne serait-il pas plus simple d'opter pour une assurance directe ?

Selon ce modèle, la victime n'aurait plus à passer par le relais d'un débiteur de premier rang qui peut être un véritable responsable, un simple garant, voire un répondant, mais pourrait directement être en présence de l'assurance sans cet intermédiaire¹⁸⁶⁸. Son droit ne dépendrait que des clauses du contrat d'assurance, et non au surplus de la preuve rapportée d'une dette de responsabilité ou de réparation lui incombant¹⁸⁶⁹. En cela, seul le risque d'insuffisance de l'assurance pourrait lui être exposée et non plus celui de ne pas réussir à établir la dette de réparation de l'assuré. Si le droit des accidents de la circulation est fondé dans sa globalité sur

¹⁸⁶⁴ VINEY G., « Les trente ans de la loi *Badinter* : bilan et perspectives. Propos introductifs », *RCA* 2015, dossier 12.

¹⁸⁶⁵ VINEY G., *Le déclin de la responsabilité individuelle*, *op. cit.*, p. 418.

¹⁸⁶⁶ VINEY G., « Les trente ans de la loi *Badinter* : bilan et perspectives. Propos introductifs », *art.cit.*, dossier 12.

¹⁸⁶⁷ VINEY G., « Conclusions du colloque sur les accidents de la circulation », *art.cit.*, spéc. p. 50, n° 8, 9 et 10.

¹⁸⁶⁸ En ce sens : VINEY G., « Les trente ans de la loi *Badinter* : bilan et perspectives. Propos introductifs », *art.cit.*, dossier 12, pp. 7-11.

¹⁸⁶⁹ *Ibid.*

une logique de garantie, cela permettrait *in fine* d'imputer directement la dette de réparation sur le patrimoine du tiers-payeur, et non plus d'imputer ledit accident au créateur du risque derrière lequel intervient un assureur de responsabilité¹⁸⁷⁰. Incidemment, la mise en place d'une assurance directe accident corporel serait « *le seul moyen d'éviter les contorsions auxquelles donne actuellement lieu l'indétermination du conducteur, puisque l'identification d'un débiteur de réparation de premier rang ne serait plus requise* »¹⁸⁷¹.

En définitive, l'efficacité de l'assurance accident corporel est évidente. Cette garantie d'indemnisation serait véritablement efficace car « *elle peut être invoquée, que le dommage soit causé par autrui ou par l'assuré lui-même* », lorsque « *l'auteur du dommage est resté inconnu* »¹⁸⁷². Aussi, l'indemnisation du conducteur victime, revêtant la qualité de gardien du seul véhicule impliqué dans l'accident, n'en serait qu'améliorée. En effet, l'adoption d'un tel modèle consisterait « *à cesser de faire dépendre l'indemnisation d'une personne touchée par un accident, de la mise en jeu et de la reconnaissance de la responsabilité de son auteur* »¹⁸⁷³. Serait ainsi garantie une indemnisation au profit de ces personnes lésées, qui en sont pour l'heure privées.

420. L'amélioration du sort du conducteur-gardien victime seul impliqué ou sans tiers conducteur impliqué. Le projet de réforme de la responsabilité civile délictuelle de 2017 a laissé en suspens la question des accidents sans tiers impliqués dont seul est victime un conducteur véhicule¹⁸⁷⁴, participant alors de la volonté de conserver certainement ce « trou d'indemnisation ». L'ajournement de ce projet paraît finalement être une décision heureuse quant à ce point oublié, laissant ainsi la possibilité d'y remédier. Cette problématique d'indemnisation pour le conducteur victime serait résolue si le législateur de demain optait pour un régime de socialisation directe de la réparation. Le véritable avantage de ce mécanisme consiste en la possibilité offerte au responsable lui-même de se prévaloir de l'assurance lorsqu'il est victime d'un accident corporel de la circulation. Il n'y aurait donc plus d'incompatibilité entre la qualité d'assuré conducteur et celle de bénéficiaire de l'assurance, puisque l'assurance directe lui profiterait exclusivement¹⁸⁷⁵. Cela résoudrait incidemment le

¹⁸⁷⁰ En ce sens : LEDUC F., « Le cœur et la raison en droit des accidents de la circulation », *art.cit.*, spéc. n° 30.

¹⁸⁷¹ *Ibid.*, spéc. n° 29.

¹⁸⁷² MORLET L., *L'influence de l'assurance accidents corporels sur le droit privé de l'indemnisation*, *op.cit.*, spéc. p. 16, n° 28.

¹⁸⁷³ CHARBONNIER J., *op. cit.*, spéc. p. 232.

¹⁸⁷⁴ V. notamment : SARAFIAN J.-M., « Les trente ans de la loi *Badinter* : bilan et perspective. Table ronde des praticiens », *RCA* 2015, dossier 23.

¹⁸⁷⁵ En ce sens : VINEY G., « Les trente ans de la loi *Badinter* : bilan et perspectives. Propos introductifs », *art.cit.*, dossier 12.

problème de l'indemnisation du conducteur fautif dont le véhicule est seul impliqué dans l'accident corporel, qui pour l'heure « *acquière un intérêt objectif, pour pouvoir être intégralement indemnisé de son propre dommage, à aggraver le sinistre qu'il vient de provoquer en allant heurter un véhicule se trouvant à proximité du premier choc* »¹⁸⁷⁶.

Un tel changement serait particulièrement favorable aux victimes conductrices blessées ou tuées dans un accident de la circulation sans tiers impliqués dès lors que cette catégorie de victimes est statistiquement l'une des plus touchées. En effet, les données de la sécurité routière confirment par exemple que celle-ci représente 40% des victimes mortellement blessées en 2019¹⁸⁷⁷. Plus précisément, parmi les 3244 victimes tuées du fait d'un accident de la circulation, 1296 victimes conductrices l'ont été sans tiers impliqué. Les trois catégories les plus touchées d'entre elles représentent les conducteurs d'une voiture (856 tués), d'une moto (240 tués) et d'un véhicule utilitaire (51 tués). Adopter le mécanisme de l'assurance directe d'accident corporel serait alors « *le seul moyen de ne pas abandonner à son triste sort le conducteur victime dont le véhicule est seul impliqué, lorsqu'il possède également la qualité de gardien* »¹⁸⁷⁸.

Aussi, serait alors supprimée l'inégalité de traitement existante en droit positif entre les victimes d'accidents corporels dès l'existence même du droit à réparation. Toutes ces victimes auraient ainsi droit à indemnisation sur le fondement de la loi Badinter, dès lors qu'un véhicule terrestre à moteur est impliqué dans l'accident. L'ensemble des victimes conductrices y aurait également droit, même si leur véhicule est seul impliqué dans l'accident de la circulation. Pour cela, des changements légaux devront alors nécessairement s'opérer.

b. Les modifications incidentes envisageables

421. En droit des assurances. Sur le terrain du droit des assurances, dans la mesure où l'indemnisation incomberait à l'assurance directe, peu important la désignation d'un responsable, il conviendra de s'interroger sur le changement rédactionnel de l'article L. 421-1

¹⁸⁷⁶ SARAFIAN J.-M., « Les trente ans de la loi *Badinter* : bilan et perspective. Table ronde des praticiens », *art.cit.*

¹⁸⁷⁷ ONISR, *La sécurité routière en France, Bilan de l'accidentalité routière de l'année 2019*, 200 p., spéc. p. 17. Les années 2020 et 2021 ne seront pas prises en compte dès lors qu'elles ne sont pas représentatives des véritables chiffres de la sécurité routière en raison des mesures de restriction de la circulation résultant de l'épidémie mondiale de Covid-19. En effet, a-t-il pu être constaté par l'ONISR une baisse historique de la mortalité globale sur les routes de 21,4% en 2020, dont 23% de diminution de la mortalité des automobilistes (1243 tués) : ONISR, *Accidentalité routière 2020, Données définitives*, 31 mai 2021, 38 p., spéc. p. 12, [disponible en ligne] : https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/sites/default/files/2021-05/20210531_Bilan_Définitif_ONISR_2020%20vMS.pdf.

¹⁸⁷⁸ LEDUC F., « Le cœur et la raison en droit des accidents de la circulation », *art.cit.*, spéc. n° 29.

du Code des assurances. Plus précisément, l'interrogation portera sur l'abrogation du I, 1. a) et la suppression du terme « inconnue » au II, 1. a) de cette disposition autorisant le FGAO à garantir les dommages résultant d'atteintes à la personne lorsque le responsable des dommages est inconnu. Pareillement, afin que le dommage corporel du conducteur responsable victime soit garanti en pareilles hypothèses, il faudra nécessairement procéder au changement rédactionnel de l'article R. 211-8 du C. assur. et plus précisément, abroger le 1° a) de cet article excluant la couverture d'assurance au profit du conducteur du véhicule assuré¹⁸⁷⁹. La suppression de cette disposition est particulièrement attendue dès lors qu'elle est considérée comme « contraire au principe de la réparation intégrale de toutes les victimes d'accidents de la circulation, y compris des conducteurs »¹⁸⁸⁰.

422. Au sein de la Badinter. Ensuite, sur le terrain de la loi du 5 juillet 1985, il conviendra nécessairement de procéder à plusieurs modifications substantielles, à commencer par l'intégration d'une disposition concernant l'implication d'un seul véhicule dans l'accident sans tiers responsable. L'on pourrait s'inspirer de l'avant-projet Catala, lequel avait proposé une telle inclusion¹⁸⁸¹. Notre proposition serait la suivante : « la victime conductrice a droit à indemnisation de son dommage corporel subi lorsque seul son véhicule est impliqué dans l'accident sans tiers responsable. Toutefois, la faute inexcusable commise par le conducteur a pour effet de limiter ou d'exclure l'indemnisation des préjudices corporels résultant de son dommage ». Il faudrait également intégrer une disposition concernant les victimes indirectes en précisant que « les victimes indirectes ont droit à réparation de leurs préjudices subis résultant du dommage corporel initial de la victime conductrice lorsque seul son véhicule a été impliqué dans l'accident sans tiers responsable ».

L'article 1^{er} de la loi Badinter régissant actuellement les conditions d'application de la loi devrait également faire l'objet d'une modification. Pourrait-il rester tel quel en y précisant néanmoins que « 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 au moins un véhicule terrestre ».

¹⁸⁷⁹ En ce sens : **ABRAVANEL-JOLLY S.**, « Un droit à indemnisation pour le conducteur victime ? (à la suite du projet de réforme de la responsabilité civile du 13 mars 2017) », *art.cit.*, doss. n° 2.

¹⁸⁸⁰ **LAMBERT-FAIVRE Y., LEVENEUR L.**, *op.cit.*, spéc. p. 640, n° 885.

¹⁸⁸¹ V. l'art. 1385 alinéa 4 de cet avant-projet : « même lorsqu'un seul véhicule est impliqué dans un accident, toute victime peut demander réparation à l'un des débiteurs de l'indemnisation, y compris le gardien au conducteur ou le conducteur au gardien ».

Une redéfinition de la notion d'accident de la circulation s'imposerait également afin qu'une telle notion puisse davantage coïncider avec le régime d'indemnisation fondé sur ce nouveau modèle assurantiel.

423. Une redéfinition envisagée de la notion d'accident coïncidant avec le modèle de l'assurance directe. Nous nous tiendrons à l'analyse claire et limpide de Monsieur le Professeur Fabrice Leduc qui met en lumière que ce changement ne peut s'opérer sans une redéfinition des contours de la notion d'accident de la circulation. L'adoption d'un régime de socialisation directe de la réparation consent nécessairement à appréhender différemment cette notion¹⁸⁸². L'auteur propose alors de la circonscrire afin qu'elle puisse coïncider avec un tel régime. À travers une méthode subjective d'affinement de la notion, cet auteur affirme que la définition de l'accident de la circulation dépend du point de vue auquel l'on se place. Le point de vue du débiteur d'indemnisation ne rendant pas suffisamment compte des bienfaits d'une définition nouvelle pouvant coïncider avec un régime d'indemnisation fondé sur une assurance directe¹⁸⁸³, l'auteur suggère qu'il est préférable de se placer du point de la victime, et d'en convenir que « *seule la recherche volontaire du dommage par la victime serait de nature à écarter la qualification d'accident, au motif que c'est dans ce cas et dans ce cas seulement que le dommage n'est, vis-à-vis de la victime, ni soudain ni fortuit* ». En cela, constituerait un accident de la circulation « *toute situation dommageable dans laquelle est impliquée au moins un véhicule terrestre à moteur envisagé dans sa fonction de déplacement, sauf à l'égard de la victime qui aurait volontairement recherché le dommage et uniquement à l'égard de celle-ci* »¹⁸⁸⁴. Ainsi, la victime ne pourrait se voir opposer la faute intentionnelle causée par le conducteur du véhicule impliqué, qui demeure de toute évidence un événement soudain et fortuit à son égard, permettant que soit qualifié l'accident de la circulation¹⁸⁸⁵. Si toutefois, la victime commet elle-même une faute intentionnelle, il demeure évident que la qualification d'accident de la circulation serait exclue si l'on se place de son point de vue. Sa propre faute lui sera donc opposable. Et en pareille hypothèse, son dommage corporel ne sera aucunement

¹⁸⁸² LEDUC F., « Le cœur et la raison en droit des accidents de la circulation », *art.cit.*, spéc. n° 29.

¹⁸⁸³ Pour l'auteur, si l'on se place de ce point de vue, « *seule une faute intentionnelle stricto sensu de celui-ci serait susceptible d'écarter la qualification d'accident, au motif qu'elle seule est de nature à exclure la garantie de l'assureur de responsabilité* ». Ce faisant, « *constituerait donc un accident de la circulation la situation dommageable dans laquelle est impliquée au moins un véhicule terrestre à moteur envisagé dans sa fonction de déplacement, dès lors qu'elle n'est pas imputable à une faute intentionnelle du défendeur* ». Une telle définition est correcte dans un régime d'indemnisation basée sur une assurance de responsabilité : LEDUC F., *Ibid.*

¹⁸⁸⁴ LEDUC F., *Ibid.*

¹⁸⁸⁵ Retenir une telle définition de la notion d'accident de la circulation serait « *le seul moyen d'éviter que la victime d'une faute intentionnelle du conducteur ne risque d'être casuellement maltraitée, puisqu'une telle faute n'exclurait plus la qualification d'accident de la circulation* » : LEDUC F., *Ibid.*

indemnisé puisqu'une telle faute constitue en droit des assurances une exclusion légale de garantie tout à fait légitime. Gageons qu'une telle proposition soit alors consacrée dès lors qu'elle pourrait davantage coïncider avec une logique d'assurance directe sur laquelle pourrait se fonder le futur régime d'indemnisation des victimes d'accidents corporels de la circulation.

424. En définitive, malgré toutes ces modifications envisagées, ce changement de modèle n'est pas à lui seul suffisant afin que les victimes conductrices bénéficient d'un traitement préférentiel du dommage corporel, tel que celui dont dispose les victimes non-conductrices. Il devrait être nécessairement complété par la généralisation de la garantie individuelle conducteur. Cette option est d'ailleurs celle devant être préconisée en premier lieu auprès du législateur dès lors qu'elle pourrait en réalité s'appliquer si un tel changement de modèle ne venait à avoir lieu. En effet, il est déjà possible d'y souscrire en complément de l'assurance de responsabilité automobile.

B. L'alternative d'une généralisation de la garantie individuelle conducteur

425. Une alternative particulièrement favorable aux victimes conductrices fautives. La mutation en faveur d'un système d'assurance directe complétée par une garantie individuelle conducteur légalement consacrée pourrait mettre fin à l'inégalité de traitement *de lege lata* maintenue entre les victimes d'accidents corporels de la circulation. En effet, cette mutation permettrait de combler les « trous d'indemnisation » existants selon le contexte de la survenance de l'accident corporel de la circulation. Plus encore, peu importe le modèle assurantiel sur lequel repose le régime d'indemnisation des victimes d'accidents corporels de la circulation, « *les avantages de l'assurance individuelle accidents, dont il existe différentes formules, constituent autant d'arguments pour en faire un substitut idéal au système de réparation actuellement en vigueur* »¹⁸⁸⁶. Eu égard à l'ajournement de la réforme des règles relatives à l'amélioration du droit à indemnisation des victimes conductrices, la nécessité d'une généralisation de l'assurance individuelle conducteur s'impose donc (1), permettant de contraindre le législateur à opérer certaines modifications légales (2).

¹⁸⁸⁶ CHARBONNIER J., *op. cit.*, spéc. p. 233.

1. La nécessité d'une généralisation à l'ensemble des victimes conductrices

426. Contexte. Si le contexte européen a permis une amélioration de la diffusion de l'assurance intégrant la garantie individuelle conducteur¹⁸⁸⁷, une grande partie de la doctrine française appelle de ses vœux une intervention législative afin que soit rendue obligatoire la souscription de l'assurance individuelle conducteur. Monsieur le Professeur Jean Péchinot exprimait déjà en 2010 que « *pour répondre à la demande sociétale d'indemnisation de toutes les victimes d'accident de la circulation, il n'y a pas d'autre solution que de généraliser la garantie individuelle conducteur. Et, tôt ou tard, cette généralisation devra passer par la loi* »¹⁸⁸⁸. Si la France adopte à l'avenir un tel modèle, ce dernier se situerait cependant en marge des systèmes établis dans les autres pays européens. Cela soulève nécessairement la problématique de la nécessité d'harmoniser les régimes d'indemnisation en Europe¹⁸⁸⁹. Mais comme l'affirme Monsieur le Professeur Hadi Slim, « *l'indemnisation des victimes des accidents de la circulation continue à dépendre de l'organisation politique, économique, et sociale propre à chaque société* »¹⁸⁹⁰. La proposition de loi de 2006 visant à modifier les règles d'indemnisation des accidents de la circulation était d'ailleurs particulièrement éclairante. Dans l'exposé des motifs de cette proposition, Monsieur le député Michel Hunault souhaitait que soit amélioré le système d'indemnisation des conducteurs, et pour se faire convenait-il « *de généraliser l'assurance du conducteur en instaurant une obligation d'assurance, selon les règles du droit commun des conducteurs de véhicules terrestres à moteur* ». Il précisait également que l'instauration d'un tel contrat pourrait rapprocher le droit français de l'assurance de celui en vigueur dans les autres pays européens¹⁸⁹¹. La volonté de rendre obligatoire la garantie du conducteur dans tous les contrats d'assurance de véhicule terrestre à moteur a ensuite été réaffirmée par la proposition de loi de 2019 visant à protéger de manière plus efficace les victimes directes et indirectes des accidents de la circulation¹⁸⁹².

¹⁸⁸⁷ À l'occasion de la quatrième directive « automobile » 2000/26/CE du 16 mai 2000 sur les accidents de la circulation à l'étranger, le Comité Européen des Assurances (C.E.A) avait proposé de promouvoir dans tous les pays de l'Union Européenne un mécanisme d'assurance facultative contre les accidents corporels, à caractère indemnitaire, du type de la garantie individuelle conducteur fortement implantée en France.

¹⁸⁸⁸ Jurisprudence Automobile, déc. 2010, n° 824.

¹⁸⁸⁹ Jurisprudence Automobile, janv. 2011, n° 825.

¹⁸⁹⁰ **SLIM H.**, « La loi du 5 juillet 1985 et les expériences étrangères », in BRUN PH, JOURDAIN P. (dir.), *Loi Badinter : le bilan de 20 dans d'application*, 2007, LGDJ, pp. 77-96, spéc. p. 96.

¹⁸⁹¹ Exposé des motifs, in proposition de loi n° 3522 *visant à modifier les règles d'indemnisation des accidents de la circulation*, présentée par M. Michel Hunault, député, enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 13 déc. 2006.

¹⁸⁹² V. l'art. 9 de la proposition de loi n° 1929 *visant à protéger de manière plus efficace les victimes directes et indirectes des accidents de la circulation*, présentée par Mme Laurence Trastour-Insnart et al., enregistré à la

Il n'est donc pas impossible d'envisager à l'avenir l'adoption en France d'un régime d'indemnisation détaché de toute responsabilité, davantage fondé sur des règles assurantielles. Encore une fois, il reviendra au secteur français de l'assurance de proposer ce qu'il peut en être car les avantages d'une telle garantie légalement admise ne sont pas négligeables pour le conducteur victime d'un accident corporel de la circulation.

427. La souscription bénéfique de la garantie individuelle conducteur en cas d'engagement de sa responsabilité. La généralisation de la garantie individuelle conducteur est souhaitable dans un souci d'égalité entre conducteurs victimes, dès lors qu'une partie d'entre eux qui n'en bénéficie pas, est doublement désavantagée par rapport à ceux qui y ont souscrit.

En effet, seuls ceux ayant souscrit cette garantie d'assurance facultative perçoivent en complément de l'indemnité partielle versée par l'assureur du responsable de l'accident, les prestations indemnitaires versées au titre de l'assurance de personne individuelle conducteur, dans la limite du montant total de leurs préjudices corporels en vertu du principe de réparation intégrale¹⁸⁹³. De plus, seules les victimes médiates en cas de décès du conducteur garanties par cette formule assurantielle sont à ce titre garanties d'obtenir un capital.

Plus encore, l'indemnisation du dommage corporel des victimes conductrices directes est garantie lorsqu'aucun tiers, autre que le conducteur lui-même, n'est impliqué dans l'accident. La généralisation aurait enfin le mérite d'assurer l'indemnisation des conducteurs, même en l'absence d'un autre véhicule impliqué¹⁸⁹⁴. En effet « *intervenant à titre principal lorsque le conducteur est seul en cause, cette assurance garantirait de manière effective l'indemnisation du conducteur* »¹⁸⁹⁵.

De même, les conducteurs bénéficiant de cette garantie facultative demeurent les bénéficiaires d'une indemnisation de leur dommage lorsque le tiers responsable de l'accident de la route n'est pas identifié. La généralisation de la garantie individuelle conducteur permettrait à l'ensemble des victimes conductrices de bénéficier d'une forme directe de socialisation de leur réparation, sans que le FGAO ne soit appelé en garantie.

Présidence de l'Assemblée nationale le 7 mai 2019, [disponible en ligne] : https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/15/textes/115b1929_proposition-loi.

¹⁸⁹³ V. *Supra* n°331.

¹⁸⁹⁴ V. notamment : **LE TOURNEAU PH.** (dir.), *Droit de la responsabilité et des contrats. Régimes d'indemnisation*, *op. cit.*, spéc. p. 2510, n° 6212.21.

¹⁸⁹⁵ Exposé des motifs, *in* proposition de la loi n° 3522 *visant à modifier les règles d'indemnisation des accidents de la circulation*, présentée par M. Michel Hunault, député, enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 13 déc. 2006.

Autre point non négligeable, la garantie individuelle conducteur permet au conducteur victime d'obtenir une indemnisation de son dommage corporel alors même que l'accident se serait réalisé à l'étranger. Cela demeure un avantage considérable dès lors qu'un conducteur n'en bénéficiant pas peut se retrouver soumis à la loi du pays dans lequel l'accident s'est produit et par conséquent à un régime d'indemnisation encore moins favorable que celui issu de la loi Badinter. Cette assurance permettrait en effet « *de ne pas limiter l'indemnisation selon les règles nationales aux seuls accidents de la circulation survenus sur le territoire national, la plupart des contrats accordant leur garantie dans l'ensemble des pays de la carte verte. En cas d'accident transfrontalier, leur application serait sans incidence sur la charge de l'assureur de responsabilité, les recours prouvant continuer à s'exercer sur la base de la loi du lieu de survenance du dommage* »¹⁸⁹⁶.

Aussi, au surplus d'obtenir une réparation intégrale malgré l'application de la règle issue de l'article 4 de la loi de 1985, les conducteurs ayant souscrit à cette garantie optionnelle sont davantage protégés lorsque leur qualité diffère lors de l'accident. En effet, lorsqu'ils empruntent, au regard des circonstances de l'évènement accidentel, la qualité de victime non-conductrice, comme par exemple un piéton, il leur est offert un cumul d'indemnisation. En pareille hypothèse, ces assurés ont droit à une indemnisation intégrale sur le fondement de l'article 3 alinéa 1er de la loi Badinter d'une part, mais aussi au capital souscrit au titre de leur assurance accidents corporels d'autre part¹⁸⁹⁷. Au point qu'il est possible de constater que ce doublon indemnitaire serait en réalité contraire au principe de réparation intégrale.

Le conducteur devra néanmoins rester vigilant au type de garantie que son assureur lui proposera. Soit son choix se portera sur la garantie corporelle liée à sa personne en tant que conducteur et dans ce cas-là, il sera assuré qu'il conduise son véhicule, un véhicule de location ou celui d'un proche ; soit il décidera de choisir la garantie corporelle liée à son véhicule, ayant pour objectif de garantir tout conducteur au volant du véhicule assuré dont il est le propriétaire. La première est davantage garante d'une protection maximale à son encontre en cas d'accident corporel de la circulation. Celle-ci couvre en effet bien plus d'hypothèses accidentelles pouvant lui causer un dommage corporel.

En somme, l'intérêt de la garantie corporelle du conducteur est fondamental. Cette dernière trouve automatiquement à s'appliquer, même en cas d'accident corporel responsable, et même lorsque le conducteur est victime d'un accident dans lequel seul son véhicule est

¹⁸⁹⁶ Exposé des motifs, *in* proposition de la loi n° 3522 *visant à modifier les règles d'indemnisation des accidents de la circulation*, présentée par M. Michel Hunault, député, enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 13 déc. 2006.

¹⁸⁹⁷ En ce sens : **BRUN PH.**, *op.cit.*, spéc. p. 453, n° 653.

impliqué, et ce peu important d'ailleurs que le régime d'indemnisation de la loi du 5 juillet 1985 soit fondé sur une assurance de responsabilité ou sur une assurance directe.

2. Les modifications légales envisageables

428. Afin que l'assurance individuelle conducteur puisse être généralisée à l'ensemble des conducteurs victimes, le législateur devra procéder à des modifications rédactionnelles de dispositions déjà existantes ou en créer de nouvelles en droit des assurances (a). Concernant les modifications éventuelles au sein de la loi, il semble que la principale, c'est-à-dire l'abrogation de l'incidence de la faute simple sur la mesure du droit à indemnisation du conducteur victime, soit finalement inopportune si la garantie individuelle conducteur se généralise (b).

a. En droit des assurances

429. Nouvelle rédaction suggérée de l'article L.211-1 du Code des assurances. Les dispositions relatives aux bénéficiaires de l'assurance automobile obligatoire au sein du Code des assurances devront alors faire l'objet d'une nouvelle rédaction. Au surplus de la modification envisagée à l'article R. 211-8 du Code des assurances permettant d'y inclure la couverture d'assurance au profit du conducteur du véhicule assuré, il convient également d'ajouter un dernier alinéa à l'article L. 211-1 dudit Code. La démarche permettrait d'élargir le champ des personnes assujetties à la garantie d'assurance automobile obligatoire aux conducteurs victimes de l'accident de la circulation. La proposition de loi de 2006 visant à modifier les règles d'indemnisation des accidents de la circulation envisageait la rédaction suivante de cet article : « *toute personne ayant la conduite autorisée d'un véhicule terrestre à moteur doit être couverte par une assurance garantissant l'indemnisation, évaluée selon les règles du droit commun, des dommages qu'elle subit* »¹⁸⁹⁸. Laisseée sans suite, une seconde suggestion vu le jour en 2019 à l'article 9 issue de la proposition de loi de 2019 visant à protéger de manière plus efficace les victimes directes et indirectes des accidents de la circulation. Les rédacteurs envisageaient d'insérer après l'article L. 211-1 du Code des assurances un nouvel

¹⁸⁹⁸ Article unique de proposition de loi n° 3522 *visant à modifier les règles d'indemnisation des accidents de la circulation*, présentée par M. Michel Hunault, député, enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 13 déc. 2006.

article L. 211-1-1 rédigé comme suit : « *en complément de l'article L. 211-1, tout véhicule terrestre à moteur doit être couvert par une garantie du conducteur* »¹⁸⁹⁹.

Mais nous préférons la proposition doctrinale d'éminents professeurs dont la rédaction demeure plus précise : « *le contrat d'assurance automobile obligatoire doit comporter la garantie intégrale des dommages corporels subis par le conducteur, en avance sur recours, au titre des prestations indemnitaires* »¹⁹⁰⁰. On pourrait s'accommoder de cette proposition. Sa précision concernant tout d'abord l'« avance sur recours » participe de la reconnaissance de la nature d'assurance directe de cette garantie. La compagnie d'assurance qui verse à son assuré tout ou partie des indemnités est autorisé à se rembourser, à la suite des procédures, auprès de l'assurance du responsable de l'accident de la circulation.

Enfin, la précision de la nature indemnitaire des prestations en avance sur recours permet à l'assureur direct couvrant le conducteur contre le risque d'accident de profiter du recours conventionnel subrogatoire, mis en place par la loi Badinter. Comme l'affirme un auteur, admettre le caractère indemnitaire des prestations versées dans le cadre d'une garantie individuelle conducteur n'est pourtant pas aisé « *car les modalités de l'indemnisation incitent plutôt à les considérer comme des sommes forfaitairement fixées. En effet, la liberté contractuelle permet d'instaurer des franchises de garantie [procédé de limitation par le bas de la garantie] et des plafonds [procédé de limitation par le haut de la garantie]. Elle autorise surtout que tel préjudice soit indemnisé et non tel autre.* »¹⁹⁰¹. En pareil cas, il est alors difficile d'apprécier le fait que les prestations ainsi versées le soient en considération des préjudices corporels subis conformément au principe indemnitaire. Mais en réalité, bien que l'indemnisation soit limitée contractuellement, la pratique assurantielle démontre que l'indemnisation est intégrale car les plafonds de garantie du dommage corporel sont particulièrement élevés. Plus encore, l'évaluation médicale des préjudices corporels s'effectue selon les règles du droit commun, justifiant le caractère indemnitaire des prestations évaluées et versées à l'assuré victime conductrice. Il faut d'ailleurs préciser que cette évaluation reposera très prochainement sur l'usage d'un barème médical unique permettant de mesurer, sur la base d'une référence indicative de données, le déficit fonctionnel après consolidation. Cela confirme

¹⁸⁹⁹ Soulignons que depuis la loi n° 2020-105 du 10 févr. 2020 *relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire (1)*, *JORF* n° 0035 du 11 fév 2020, cet article L. 211-1-1 C. assur. correspond aucunement à celui qu'envisageait la proposition de loi de 2019 sur la garantie individuelle conducteur.

¹⁹⁰⁰ Proposition faite par : **ABRAVANEL-JOLLY S.**, « Un droit à indemnisation pour le conducteur victime ? (à la suite du projet de réforme de la responsabilité civile du 13 mars 2017) », *art.cit.*, dossier 2.
V. aussi : **LAMBERT-FAIVRE Y., LEVENEUR L.**, *op.cit.*, spéc. p. 643, n° 887.

¹⁹⁰¹ **MORLET L.**, *L'influence de l'assurance accidents corporels sur le droit privé de l'indemnisation*, *op.cit.*, spéc. p. 236.

notamment le caractère indemnitaire des prestations versées puisqu'un tel procédé n'est autre que celui qui sera utilisé en droit commun.

En définitive, l'on doit opter pour l'intégration telle quelle de cet alinéa au sein de l'article L. 211-1 du Code des assurances et saluer sa précision. En revanche, l'exception que les auteurs de cette proposition suggèrent doit être repensée afin de pouvoir la restituer auprès d'autres exceptions que nous envisageons.

430. Les exceptions envisageables à l'application de la garantie individuelle conducteur. Les auteurs à l'initiative d'une telle proposition envisageaient néanmoins à juste titre une exception à l'application de cette garantie formulée comme telle : « *toutefois, cette garantie peut être limitée lorsque le conducteur commet une faute inexcusable non cause exclusive de l'accident au sens de l'article 1287 alinéa 3 du Code civil* »¹⁹⁰². Cependant, en raison de l'ajournement de la codification des règles relatives au droit à indemnisation des victimes d'accidents de la circulation au sein du Code civil, et des changements substantiels que cela impliquait, il convient d'écarter le contenu littéral de cet alinéa. En effet, il pourrait être envisagé, eu égard aux différentes modifications de fond d'ores et déjà avancées à l'égard des règles encadrant le droit à indemnisation des victimes d'accidents corporels, d'ériger la faute inexcusable commise par le conducteur comme limitation ou exclusion de cette garantie individuelle conducteur. Une première exception pourrait alors être ainsi rédigée : « *toutefois, au titre des prestations indemnitaires de nature extrapatrimoniale, cette garantie est limitée lorsque le conducteur commet une faute inexcusable au sens de l'article [article 3 de la loi Badinter proposé]* ». Une seconde exception devrait enfin être intégrée au dernier alinéa de l'article L. 211-1 du Code des assurances, rédigé comme suit : « *au titre des prestations indemnitaires de nature tant patrimoniale qu'extrapatrimoniale, cette garantie est exclue lorsque le conducteur commet une faute inexcusable à l'origine de la réalisation du risque accidentel anormal de la circulation au sens de de l'article [article 3 de la loi Badinter proposé]* ». La longueur de ce dernier alinéa étant pour le moins critiquable, il conviendrait peut-être d'intégrer toutes ces modifications susmentionnées au sein d'un nouvel article L. 211-1 *bis* du Code des assurances.

¹⁹⁰² Proposition faite par : **ABRAVANEL-JOLLY S.**, « Un droit à indemnisation pour le conducteur victime ? (à la suite du projet de réforme de la responsabilité civile du 13 mars 2017) », *art.cit.*, dossier 2. V. aussi : **LAMBERT-FAIVRE Y., LEVENEUR L.**, *op.cit.*, spéc. p. 643, n° 887.

b. L'abrogation inopportune de l'incidence de la faute simple du conducteur victime

431. L'effet de l'absence d'abrogation de l'article 4. Si l'on part du constat selon lequel l'article 4 de la loi Badinter ne peut faire l'objet d'une abrogation, comme tel est d'ailleurs le cas avec l'ajournement de la réforme Badinter depuis la proposition de loi de 2020 portant réforme de la responsabilité, il suffirait pour que soit rétablie une certaine égalité entre les victimes, de rendre simplement obligatoire l'assurance complémentaire directe offerte par les compagnies d'assurances « *en instituant un contrôle de son contenu et de son application* »¹⁹⁰³. N'en déplaise aux praticiens du droit, le renoncement à l'abrogation de l'article 4 de la loi Badinter permettrait au système en vigueur d'être maintenu, participant notamment de la subsistance des contentieux liés à ce système¹⁹⁰⁴. Les dispositions telles que formulées en 1985 relatives au droit à indemnisation demeureraient telles quelles. Il faudrait néanmoins intégrer une disposition concernant l'indemnisation du conducteur victime d'un accident au titre duquel seul son véhicule est impliqué¹⁹⁰⁵.

Mais convient-il d'admettre qu'une telle généralisation envisagée rendrait finalement incohérent le maintien de l'article 4 de la loi Badinter, et plus précisément le maintien du principe de l'opposabilité de leur faute pour limiter ou exclure leur indemnisation. Celle-ci demeurerait logiquement sans incidence sur l'assurance de personne individuelle conducteur. La garantie contractuelle assurantielle supprime en effet l'effet de responsabilisation des conducteurs que le législateur de 1985 attachait à la règle indemnitaire sanctionnatrice inscrite à l'article 4. Force est donc de constater que la suppression de cet article au sein du dispositif de 1985 s'imposerait d'elle-même. Et c'est pourquoi nombreuses sont les propositions tendant à sa suppression.

A contrario, si l'article 4 devait à l'avenir être abrogé, la généralisation de l'assurance individuelle conducteur s'imposerait d'elle-même.

432. L'effet de l'abrogation éventuelle de l'article 4. La suppression de l'article 4 de la loi Badinter s'apparenterait à une nouvelle obligation, sinon d'assurance proprement dite,

¹⁹⁰³ En ce sens : VINEY G., « Conclusions du colloque sur les accidents de la circulation », *art.cit.*, spéc. p. 50, n° 8,9 et 10.

¹⁹⁰⁴ *Ibid.*

¹⁹⁰⁵ V. Annexe.

du moins de couverture¹⁹⁰⁶. Comme l'affirme un auteur, « *abroger l'article 4 reviendrait à rendre obligatoire la garantie d'avance sur recours* »¹⁹⁰⁷, dès lors qu'un tel changement emporte pour conséquence de rendre la victime conductrice non responsable, même en cas de faute simple par elle commise. Pour l'heure, l'avance sur recours ne profite qu'aux victimes non responsables de l'accident ayant souscrit un contrat d'assurance dit « au tiers ». L'avance sur recours demandée à son assureur est inutile lorsque la victime non responsable a souscrit un contrat d'assurance « tous risques ». En effet, dans le cadre de cet engagement contractuel, son dommage est couvert par sa compagnie d'assurance dès lors qu'y figure le plus souvent la garantie corporelle du conducteur. Si le législateur de demain supprime cet article, la victime conductrice fautive aurait la possibilité de demander une avance sur recours afin de percevoir une partie ou la totalité de l'indemnisation prévue, dans l'attente de l'acceptation de la transaction définitive de l'offre d'indemnisation. En ce sens, s'imposerait une généralisation de la garantie individuelle conducteur. La question de la responsabilité serait alors clairement reléguée au stade de la contribution à la dette. Cela demeure en totale adéquation avec l'adoption d'un régime d'indemnisation adossé à une assurance directe d'accident corporel de la circulation. Il appartiendrait évidemment à l'assureur, subrogé dans les droits de la victime conductrice qu'il a indemnisée, d'agir contre l'assureur du responsable de l'accident afin d'obtenir le remboursement des sommes avancées. En outre, il ne faut pas omettre que l'abrogation de l'article 4 aurait pour effet d'éliminer les contentieux en la matière, ce qui ne manquera pas de susciter une certaine résistance des praticiens du droit, notamment celle des avocats, comme tel était déjà le cas lors de l'élaboration de la loi de 1985. Il serait au final préférable de maintenir cet article, mais de généraliser l'assurance individuelle conducteur tout en modifiant les dispositions concernant l'opposabilité de la faute inexcusable de la victime conductrice¹⁹⁰⁸.

433. Bilan sur la garantie individuelle conducteur. En définitive, cette assurance interviendrait, qu'elle que soit la responsabilité du conducteur, qu'il soit seul en cause ou qu'un autre usager soit impliqué. Sa généralisation permettrait donc d'améliorer considérablement le sort des victimes conductrices qui n'y ont pas souscrit, lesquelles sont pour l'heure bénéficiaires d'une réparation insuffisante de leurs préjudices corporels en tant que responsable de l'accident,

¹⁹⁰⁶ SARAFIAN J.-M., « Les trente ans de la loi *Badinter* : bilan et perspective. Table ronde des praticiens », *RCA* 2015, dossier 23.

¹⁹⁰⁷ DURRY G., « Plaidoyer pour une meilleure réparation et prise en charge par l'assurance des dommages corporels du conducteur », *art.cit.*, spéc. p. 106.

¹⁹⁰⁸ V. *Supra* n°386 et n°388.

tant en raison du régime d'indemnisation défavorable que la loi Badinter leur offre, que de l'absence ou de l'insuffisance des garanties contractuelles¹⁹⁰⁹. Dès lors que le financement du risque qu'ils vont potentiellement subir est assuré par les conducteurs fautifs eux-mêmes, cette garantie revêt un aspect particulièrement moral. Plus encore, elle aurait un caractère incitatif d'amélioration des pratiques de conduite. Effectivement, « *la garantie individuelle conducteur fautif coûtant de plus en plus cher en fonction de la dégradation de la sinistralité, les mauvais conducteurs sont de leur côté incités à améliorer leur défaut de conduite, et ainsi à diminuer leur sinistralité globale, cela au bénéfice de l'ensemble des usagers de la circulation routière* »¹⁹¹⁰. Dans un objectif de responsabilisation, leur faute inexcusable d'un degré de gravité suffisamment élevé, ainsi que celle à l'origine de la réalisation du risque accidentel anormal de la circulation, doivent lui rester opposables afin de respectivement limiter ou exclure le droit à réparation de son dommage corporel. Érigées telles des exceptions légales à l'application de la garantie individuelle conducteur ou de l'assurance directe, de telles fautes seront ainsi considérées comme des outils de régulation sociale des comportements ou des conduites particulièrement à risque pour les usagers de la route. Dès lors, cette voie semble être celle qui coïncide davantage avec le régime d'indemnisation des victimes d'accidents corporels de la circulation proposé, afin que puisse être reconnu, notamment aux victimes conductrices, la supériorité de leur dommage corporel dans le droit de la réparation.

434. Avant-propos conclusifs de la seconde section. Un contournement de l'ajournement d'un traitement préférentiel du dommage corporel reconnu aux victimes d'accidents de la circulation est envisageable. Un remaniement des règles d'indemnisation de l'ensemble des victimes d'accidents corporels peut s'opérer. Ce remaniement ne se fera pas sans difficultés. Les raisons économiques avancées par les compagnies d'assurances pour freiner l'évolution du traitement indemnitaire des victimes conductrices seront certainement les mêmes hier, aujourd'hui et demain. Une restructuration du régime d'indemnisation pourrait être finalement un moyen efficace pour mettre fin à l'inégalité de traitement indemnitaire entre victimes d'accidents corporels de la circulation.

¹⁹⁰⁹ En ce sens : SUTTER J.-F., « La question du conducteur victime vue des assureurs », *RCA* mai 2012, dossier 18.

¹⁹¹⁰ SARAFIAN J.-M., « Les trente ans de la loi *Badinter* : bilan et perspective. Table ronde des praticiens », *RCA* 2015, dossier 23.

CONCLUSION DU CHAPITRE 2

435. L'ignorance de l'amélioration souhaitée du droit à indemnisation des victimes conductrices. L'étude a permis de démontrer que l'aperception d'un traitement préférentiel du dommage corporel réparable de la victime conductrice demeurait encore pour l'heure ignorée par le corps législatif.

Cette aperception est pourtant pour le moins flagrante. Il a été démontré qu'une pluralité de projets suggérés, tant informels que formels, fait état de la volonté de reconnaître un traitement préférentiel du dommage corporel réparable à l'ensemble des victimes d'accidents corporels de la circulation à travers un régime d'indemnisation unique dont les modalités sont unifiées. Malheureusement, l'uniformisation voulue du traitement indemnitaire de ces victimes n'ayant pas eu l'écho souhaité, une volonté d'harmonisation des régimes d'indemnisation a dès lors été privilégiée. Chronologiquement, a ainsi été proposé d'abroger la règle selon laquelle la faute simple commise par le conducteur limite ou exclut son droit à indemnisation en sa qualité de victime. Mais il a néanmoins été spécifié que sa faute inexcusable, qui ne serait pas la cause exclusive de l'accident, serait maintenue dans l'objectif de limiter son indemnisation. Ainsi, la réforme suggérée de la loi du 5 juillet 1985 n'allait malheureusement pas jusqu'au terme de sa logique. Celle-ci était pour le moins incomplète et insuffisante. En effet, le projet de réforme de 2017 manquait tout d'abord à l'objectif d'accessibilité de la loi pourtant recherché¹⁹¹¹, puisqu'il laissait subsister la différence de traitement économique entre les victimes d'accidents corporels de la circulation. Cela demeure critiquable dans la mesure où le projet prive la victime conductrice d'un droit à réparation du dommage corporel similaire à celui de la victime non-conductrice. Le projet manquait ensuite à l'objectif de sécurité juridique¹⁹¹², dès lors que celui-ci laissait en suspens un certain nombre de points qui auraient pertinemment mérité l'attention du législateur dès lors qu'ils participaient de l'amélioration du sort du conducteur¹⁹¹³. Mais fort de ce constat, il fallait toutefois saluer la reconnaissance d'un

¹⁹¹¹ En ce sens : **HOCQUET-BERG S.**, « Le fait des véhicules terrestres à moteur », *art.cit.*, suppl. au n° 30-35, spéc. p. 65.

¹⁹¹² *Ibid.*

¹⁹¹³ Le projet n'aborde pas le contentieux sur la qualification de piéton du conducteur éjecté ou qui a quitté son véhicule après un premier choc, les accidents sans tiers impliqués dont un seul véhicule est impliqué, l'absence de définition des notions de fait de circulation, d'implication, de conducteur ainsi que de la faute inexcusable. Le projet ne mentionne pas non plus le cas de l'immunité civile du préposé conducteur, l'opposabilité de la faute de la victime directe à la victime par ricochet, la règle de l'opposabilité de la faute au conducteur en sa qualité de victime par ricochet, et enfin la question du recours entre coimpliqués. Comme l'affirmait déjà Madame le Professeur Sophie Hocquet-Berg lors de son commentaire sur l'avant-projet de réforme de la responsabilité civile de 2016 : « *faut-il y voir une condamnation de ces solutions ou au contraire la volonté de ne pas les modifier ?* », in **HOCQUET-BERG S.**, « Le fait des véhicules terrestres à moteur », *art.cit.*, suppl. au n° 30-35, spéc. p. 65.

traitement préférentiel du dommage corporel réparable de la victime conductrice. C'est en cela que l'ajournement retenu par la proposition de 2020, bien que discutable, demeure véritablement critiquable. Celle-ci l'est d'autant plus que les divers projets, tant français qu'européens, font état de la volonté de consacrer une hiérarchisation des dommages réparables au sommet de laquelle se trouve le dommage corporel en droit de la responsabilité civile. Plus encore, la reconnaissance souhaitée d'une protection prioritaire du dommage corporel est d'ailleurs au cœur de la dernière proposition sénatoriale de réforme de la responsabilité civile de 2020. Cette dernière exclut pourtant paradoxalement dans le même temps toute évolution du droit à réparation du dommage corporel de la victime conductrice. Ce faisant, en décidant d'ajourner pour l'heure la réforme de la loi Badinter, et faute de toute évolution récente de la réforme de responsabilité civile, le sort de cette victime reste inchangé. Cela demeure incompréhensible. C'est pourquoi, l'étude envisage de contourner l'ajournement de la reconnaissance d'un traitement préférentiel du dommage corporel aux victimes conductrices. Il nous semble en effet inenvisageable de laisser perdurer l'inégalité de traitement entre les victimes d'accidents corporels de la circulation, qui se traduit par un droit à une indemnisation inégale de leur dommage corporel réparable. Une inégalité parfaite serait cependant difficile à mettre en œuvre. C'est pourquoi nous proposons une quasi-égalité, que l'on pourrait qualifier d'égalité relative, à l'égard du traitement indemnitaire des victimes d'accidents corporels qui en pratique, aboutirait certainement à une égalité absolue de traitement.

Ainsi, il est proposé d'abolir l'inégalité de traitement entre victimes conductrices et non-conductrices à travers un remaniement des règles encadrant leur droit à indemnisation tout d'abord. La règle de l'opposabilité de la faute simple à la victime conductrice doit être abrogée. Cela emporterait dans un premier temps l'amélioration considérable du sort actuellement défavorable de cette victime. Mais il convient également dans un second temps d'opérer d'autres ajustements pour que lui soit reconnu un droit à réparation du dommage corporel quasi-similaire à celui de la victime non-conductrice. À cet égard, il est suggéré de maintenir la règle de l'opposabilité d'une faute inexcusable dans la mesure du droit à indemnisation à l'égard de l'ensemble victimes d'accidents corporels, et non exclusivement au regard des victimes conductrices. Pour se faire, doit d'abord être supprimé le critère de la cause exclusive de l'accident. L'étude a permis de démontrer que son maintien était tant inadapté, au regard de l'appréciation de la faute inexcusable de la victime conductrice, qu'inopportun concernant l'appréciation de la faute inexcusable des victimes non-conductrices. Il est alors suggéré de mettre en œuvre deux règles d'appréciation de cette faute dont la conception restrictive doit être privilégiée. La première serait de limiter uniquement l'indemnisation de la victime conductrice

lorsqu'elle aurait commis une faute d'une exceptionnelle gravité. Le critère sur lequel les juges pourraient se fonder serait par conséquent celui de son exceptionnelle gravité, dont l'appréciation pourrait s'opérer à l'aune de la recherche de la volonté de créer le risque d'accident de la circulation du fait du comportement ou de la conduite voulu par le conducteur. La seconde serait d'exclure l'indemnisation de l'ensemble des victimes d'accidents corporels lorsqu'elles auraient commis une faute inexcusable ayant atteint le *summum* de sa gravité au regard du risque anormalement créé d'accident de la circulation. Le critère sur lequel les juges pourraient alors se fonder pour justifier l'exclusion de l'indemnisation serait par conséquent le critère de la réalisation du risque anormalement créé d'accident de la circulation. Le comportement intolérable de l'usager sur la route qui n'a aucun lien avec son activité de conduite devra être pris en compte. Les juges devront par ailleurs tenir compte de l'état de faiblesse de l'ensemble des victimes pour apprécier cette faute inexcusable, limitative ou exclusive d'indemnisation.

En outre, pour que de telles règles puissent s'appliquer, il a notamment été suggéré, concernant l'indemnisation limitée de la victime conductrice, d'introduire une hiérarchisation des préjudices corporels réparables. La limitation de la faute inexcusable de cette victime se cantonne uniquement à ses préjudices extrapatrimoniaux subis. En revanche, l'indemnisation des préjudices patrimoniaux demeure intangible. Dans le cas d'une faute inexcusable excluant l'indemnisation des victimes d'accidents corporels de la circulation, l'ensemble des préjudices corporels réparables est concerné. Cette idée d'une hiérarchisation des préjudices corporels au sommet de laquelle se trouveraient les préjudices patrimoniaux subis par la victime devrait permettre d'amoindrir certainement la charge de la réparation à l'égard des compagnies d'assurances dès lors qu'elles font face en pratique à une récrudescence de préjudices moraux réparables. En effet, le choix d'un rang secondaire accordé aux préjudices moraux réparables s'est exigé en raison de leur prolifération considérable, imposant aux compagnies d'assurances de faire face à une indemnisation toujours plus élevée eu égard à leur multiplicité. En outre, cela permet de ne pas déresponsabiliser totalement le conducteur et d'accorder à cette sanction civile, dans une certaine mesure, un aspect moral.

Enfin, l'étude a démontré que si le remaniement, tel qu'envisagé, ne pouvait aboutir, pourrait être opérée une restructuration du régime d'indemnisation des victimes de dommage corporel. À cet égard, le mécanisme d'assurance directe pourrait être privilégié. Perçu comme plus réaliste, ce mécanisme permettrait au système actuel de ne plus reposer sur une responsabilité fictive, de sorte d'éviter les « trous de garantie » qui résultent nécessairement d'une référence à la responsabilité. La substitution de l'assurance directe à l'assurance de

responsabilité marquerait un pas de plus vers la reconnaissance d'un traitement préférentiel du dommage corporel en faveur du conducteur victime. La protection de cet assuré serait maximale dès lors que la garantie est invocable, qu'il y ait ou non intervention d'un tiers responsable. C'est d'ailleurs dans cet esprit de changement de perspective qu'est revendiqué une indemnisation définitivement automatique du dommage corporel. En effet, « *un droit des accidents gagne sans doute en cohérence à être construit (...) sur une logique de garantie, qui impute directement la dette de réparation sur le patrimoine d'un tiers payeur, surtout lorsque l'objectif politique juridique affiché est de fournir un niveau élevé de protection aux victimes, comme c'est le cas en matière d'accidents de la circulation* »¹⁹¹⁴. En outre, la généralisation de la garantie individuelle conducteur pourrait être une alternative devant davantage être privilégiée si aucun changement de modèle ne devait avoir lieu. Celle-ci est particulièrement favorable aux victimes conductrices. Elle permet en effet à tout conducteur responsable, sauf faute intentionnelle commise, d'obtenir une indemnisation irréductible et intégrale de son dommage corporel. Aujourd'hui facultative, cette garantie devrait être obligatoire dans l'objectif d'améliorer considérablement le sort des conducteurs victimes qui n'y ont pas souscrit.

En somme, la reconnaissance d'un traitement préférentiel du dommage corporel de la victime conductrice est particulièrement attendue et voulue. Le législateur de demain devrait prendre en considération que ces victimes, souffrant du même dommage que celles des non-conducteurs, doivent bénéficier d'un droit à une indemnisation similaire.

¹⁹¹⁴ LEDUC F., « Le cœur et la raison en droit des accidents de la circulation », *art.cit.*, spéc. n° 30.

CONCLUSION DU TITRE 1

436. Proposition d'une harmonisation du traitement des victimes d'accidents corporels de la circulation. Pour qu'un traitement harmonisé entre les victimes d'accidents corporels de la circulation puisse être perceptible, un rehaussement du droit à indemnisation de la victime conductrice est nécessaire.

Les raisons avancées en 1985, permettant en outre de justifier d'un droit à indemnisation inférieur de ces victimes sur le fondement de la loi Badinter, demeurent en droit positif illégitimes. L'étude a en effet démontré que la différenciation subjective qu'établit la loi Badinter envers les victimes conductrices est source d'une inégalité de traitement, et ce malgré un avis jurisprudentiel contraire. L'application différenciée des dispositions de la loi de 1985 à l'égard des différentes catégories de victimes n'est effectivement pas justifiée au regard des situations similaires dans lesquelles elles se trouvent en réalité. Le critère de « situation objective particulière », très peu convaincant car illégitime, ne peut justifier l'inégalité de traitement volontairement instaurée par la loi de 1985. Tous les usagers de la route concourent au risque d'accident de la circulation, et tous sont placés dans la même situation de danger face à ce risque. En outre, les causes d'un accident sont multifactorielles. Les facteurs, tant externes de risque concourant à la situation objective particulière du risque réalisé, qu'internes à chaque personne usagère de la route, influent tant sur la réalisation du risque que sur son intensité. L'imputation de la création de ce risque au seul conducteur ne saurait donc se justifier.

L'étude a également permis de démontrer que la sévérité opérée à l'égard du sort des victimes conductrices ne pouvait être motivée par l'exigence d'un intérêt général à la sécurité routière. La sanction civile instituée à l'article 4 de la loi Badinter ne saurait se justifier au regard d'un objectif de responsabilisation des conducteurs. Cette sanction ne poursuit pas l'objectif d'inciter ce type de conducteur à ne plus adopter de conduite ou de comportement pouvant être à l'origine de l'insécurité routière. D'autant plus que ce type de conducteur n'assume pas réellement les effets du risque d'insécurité réalisé, dès lors que l'existence de la socialisation du risque par l'assurance de responsabilité et par le FGAO, décharge en principe le conducteur responsable de l'accident de la circulation du poids de sa dette de réparation envers les victimes. Plus encore, d'autres sanctions, tant assurantielles que pénales, pourvoient déjà cet objectif de responsabilisation, et incitent au respect de la réglementation routière. Cette différence de traitement est obsolète, critiquable et illégitime. Pour cause, l'aperception d'un traitement préférentiel du dommage corporel réparable de la victime conductrice s'observe de

manière certaine, tant au sein de la doctrine qu'au sein de la Chancellerie. Les vœux formulés quant à un régime d'indemnisation unifié, ou du moins harmonisé au profit des victimes d'accidents corporels de la circulation, n'ont pas encore été pris en considération par le corps législatif. Pourtant, une harmonisation *a minima* doit s'opérer. Près d'une quarantaine d'années s'est écoulée depuis l'instauration de ce régime, certes opérationnel, mais imprécis et lacunaire. Le texte doit dès lors se montrer plus ambitieux. Le législateur ne doit plus ignorer les voies qui s'élèvent à ce sujet. La réforme du droit de l'indemnisation des victimes d'accidents corporels de la circulation doit s'opérer.

Pour se faire, l'étude a démontré qu'il était envisageable, dans l'attente d'une réforme, de contourner l'ajournement critiquable relatif à la reconnaissance d'un traitement préférentiel du dommage corporel des victimes conductrices. Il est alors proposé de remanier entièrement les règles encadrant le droit à indemnisation des victimes d'accidents corporels de la circulation, et pas seulement celles applicables aux victimes conductrices. Dès lors, pour que notre démarche éclaire davantage, convient-il d'énumérer les différents changements rédactionnels proposés. En tout premier lieu, la règle de l'opposabilité de la faute simple aux victimes conductrices emportant l'altération ou l'annihilation du droit à indemnisation de leur dommage corporel doit être supprimée. À cet égard, une première évolution serait alors visible. Une nouvelle disposition devrait ainsi être formulée : « *en cas de dommage corporel, la faute simple de la victime est sans incidence sur la réparation de ses préjudices corporels, lorsqu'elle a contribué à la réalisation du dommage* »¹⁹¹⁵. Mais le législateur de demain ne doit pas s'en tenir qu'à cette unique proposition. De nouvelles règles concernant l'opposabilité de la faute inexcusable à l'ensemble des victimes d'accidents corporels doivent être prises en compte. Il est ainsi proposé d'ériger la faute inexcusable, commise par le conducteur uniquement, comme instrument de limitation de son droit à indemnisation. L'étude a permis de démontrer que cette limitation ne devait porter que sur ces préjudices corporels extrapatrimoniaux, de sorte d'apaiser certainement les réactions négatives des compagnies d'assurances suscitées par l'idée de la réforme envisagée. À cet égard, il est proposé une nouvelle disposition ainsi formulée : « *toutefois, la faute inexcusable limite le droit à réparation des préjudices corporels extrapatrimoniaux de la victime conductrice lorsqu'elle a contribué à la réalisation de son dommage* »¹⁹¹⁶. De plus, afin de parvenir à une quasi-égalité de traitement indemnitaire du dommage corporel pour l'ensemble des victimes d'accidents corporels de la circulation, il est proposé d'abaisser la protection des victimes non-conductrices, qui demeure actuellement

¹⁹¹⁵ V. Annexe.

¹⁹¹⁶ V. Annexe.

excessive. Ces usagers de la route sont très souvent mis hors de cause, alors qu'ils peuvent tout autant être à l'origine de la réalisation du risque d'accident. À cet égard, il est suggéré d'ériger la faute inexcusable à l'origine de la réalisation du risque accidentel anormal de la circulation à l'ensemble des victimes d'accidents corporels comme instrument d'exclusion de leur droit à indemnisation. Cette exclusion concerne tant les préjudices corporels extrapatrimoniaux que patrimoniaux. La commission de cette faute ne peut en effet rester impunie au regard de son critère de gravité extrême, perçue encore plus grave que la faute inexcusable. En pareille hypothèse, le danger que l'usager de la route aurait délibérément pris, et dont il aurait dû avoir conscience, exclut de manière légitime tout droit à indemnisation. À cet égard, il est proposé une nouvelle disposition ainsi formulée : « *en revanche, la faute inexcusable prive la victime de tout droit à réparation de ses préjudices corporels si elle a été à l'origine de la réalisation du risque accidentel anormal de la circulation* »¹⁹¹⁷. Serait donc ainsi supprimée la condition de la cause exclusive de l'accident. Aussi, dans un objectif de clarté et de lisibilité de la loi, la définition prétorienne de la faute inexcusable devrait être consacrée et intégrée telle que formulée par la jurisprudence : « *est inexcusable, la faute volontaire, d'une exceptionnelle gravité, exposant sans raison valable son auteur à un danger dont il aurait dû avoir conscience* ». En outre, l'étude a aussi démontré que l'état de faiblesse d'un conducteur devrait notamment être pris en considération, au même titre que celui d'un non-conducteur. Il serait alors opportun que les juges, lors de l'appréciation de cette faute inexcusable, prennent en considération la vulnérabilité de l'ensemble des victimes d'accidents corporels, et plus précisément cet état. L'humain doit rester au cœur de ce contentieux. À cet égard, est proposée l'intégration au sein de ce nouveau corpus relatif au régime d'indemnisation du dommage corporel une disposition ainsi formulée : « *dans l'appréciation du caractère inexcusable de la faute, les juges tiendront compte de l'âge et de l'état physique ou psychique de la victime* »¹⁹¹⁸.

Enfin, l'étude a démontré que si un remaniement des règles d'indemnisation ne pouvait s'opérer, il fallait envisager de contourner d'une toute autre manière l'ajournement d'un traitement préférentiel du dommage corporel reconnu aux victimes conductrices. Une restructuration du régime d'indemnisation pourrait s'effectuer à l'aune d'une automaticité de l'indemnisation du conducteur victime. Pour se faire, la logique indemnitaire sur laquelle repose actuellement la loi Badinter pourrait s'affranchir de toute idée de responsabilité. Le régime d'indemnisation pourrait se fonder exclusivement sur une assurance directe du dommage corporel souscrite par les propriétaires de véhicule. À ce titre, serait supprimé le principe selon

¹⁹¹⁷ V. Annexe.

¹⁹¹⁸ V. Annexe.

lequel les victimes d'un accident corporel ont le droit de bénéficier de la garantie d'assurance automobile, qui consiste en une garantie d'assurance de responsabilité, à l'exception du responsable assuré. La victime qui se serait causé à elle-même un dommage corporel, sans que la responsabilité d'un tiers puisse être invoquée, pourrait alors être indemnisée par l'assureur de son propre véhicule impliqué dans l'accident. Aussi, le conducteur qui perdrait sa qualité lors de la survenance de l'accident, et dont seul son véhicule est impliqué, pourrait également se prévaloir des nouvelles dispositions mises en place.

Il en sera de même de la victime qui se serait causé elle-même un dommage corporel, alors même que la responsabilité d'un tiers pourrait être invoquée. Un changement de modèle pourrait ainsi combler les « trous d'indemnisation » envers la victime conductrice. L'assurance lui profiterait directement, sans passer par l'intermédiaire de la désignation d'un responsable. À cet égard, pourrait être simplement reformulé l'article premier concernant les conditions d'application de la loi Badinter : « *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 au moins un véhicule terrestre à moteur (...)* »¹⁹¹⁹. D'ailleurs, précisons que cette proposition devrait également trouver à s'appliquer, même en l'absence d'un changement de modèle. Pour finir, l'étude a également suggéré que soit généralisée l'assurance individuelle conducteur dans les offres d'assurances. Soulignons que cette proposition est d'ailleurs suggérée actuellement par la Fédération Française de l'Assurance en lieu et place d'une amélioration du sort de la victime conductrice au sein de la loi Badinter. La Fédération annonce à ce propos qu'une telle proposition engendrerait un impact économique de 25% sur la prime automobile. Alors qu'il serait estimé à 46% la hausse des primes automobiles s'il était aligné le droit à indemnisation de la victime conductrice sur celui de la victime non-conductrice. Toutefois, si la généralisation de l'assurance individuelle conducteur venait à s'opérer, cela priverait naturellement d'effet la sanction civile actuellement envisagée à l'article 4 de la loi Badinter. Le maintien de la règle de l'opposabilité de la faute simple à la victime conductrice permettant de limiter ou d'exclure son droit à indemnisation deviendrait inutile, tant cette règle serait vidée de sa substance.

En définitive, de nombreux changements peuvent s'opérer afin d'asseoir la supériorité du dommage corporel des victimes conductrices dans le droit de la réparation qu'instaure la loi Badinter. Si l'étude a en effet permis de constater que l'ajournement actuel d'un traitement préférentiel de ce dommage reconnu à ces victimes est critiquable, cet ajournement permet

¹⁹¹⁹ V. Annexe.

néanmoins d'entrevoir en réalité la perspective d'un traitement unifié des victimes, à l'aune de l'avènement des véhicules automatisés.

TITRE 2

LA PERSPECTIVE D'UN TRAITEMENT UNIFIÉ DES VICTIMES À L'AUNE DE L'AVÈNEMENT DES VÉHICULES AUTOMATISÉS

437. Le renforcement inévitable du droit à indemnisation du dommage corporel de la victime conductrice. Pour l'heure, seuls les véhicules des niveaux dotés de fonctions d'assistance à la conduite ainsi que ceux dotés de véritables fonctionnalités de délégation de conduite autonome partielle sont autorisés à circuler en France, ou du moins vont très prochainement l'être. Resituons tout d'abord le contexte de cet avènement pour ensuite en déduire son influence inéluctable quant à la perspective d'un traitement unifié des victimes d'accidents corporels de la circulation qui seront nécessairement soumises à un même régime d'indemnisation de leur dommage corporel.

L'évolution de la circulation sur la voie publique des véhicules à délégation de conduite à des fins expérimentales est visible tant en droit international¹⁹²⁰ et en droit européen¹⁹²¹, qu'en droit interne¹⁹²². La France a fortement commencé à s'acclimater à la mise en place d'un cadre

¹⁹²⁰ V. l'amendement du 23 mars 2016 de la Convention de Vienne de 1968 par la Commission économique pour l'Europe des Nations unies concernant l'art. 8.5 bis : « *les systèmes embarqués ayant une incidence sur la conduite du véhicule [...] sont réputés conformes au paragraphe 5 du présent article et au premier paragraphe de l'article 13 pour autant qu'ils puissent être neutralisés ou désactivés par le conducteur* ». Cet amendement a donc autorisé l'usage sur les réseaux routiers de systèmes de conduite automatisés, à la condition qu'ils soient conformes au règlement des Nations Unies sur les véhicules et qu'ils puissent être contrôlés ou désactivés par le conducteur. V. à ce propos : **VINGIANO I.**, « L'amendement à la Convention de Vienne : un pas de plus vers l'introduction des véhicules à conduite déléguée », *RGDA* 2016, p.231 ; **COULON C.**, « Révision de la Convention de Vienne sur la circulation routière : les voitures autonomes (pas tout à fait) sur la ligne de départ », *RCA* 2016, alerte 17.

¹⁹²¹ V. notamment : Règlement (UE) 2018/858 du PE. et du Cons., du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes à ces véhicules, *JO L.* 151 du 14 juin 2018 ; Règlement (UE) 2019/2144 du PE. et du Cons., du 27 nov. 2019 relatif aux prescriptions applicables à la réception par type de véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route, *JO L.* 325 du 16 déc. 2019 ; Règlement *ALKS*, Règlement ONU n° 157 - Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne leur système automatisé de maintien dans la voie [2021/389], entré en vigueur sur le plan international le 22 janv. 2021, ECE/TRANS/ WP.29/2020/81.

¹⁹²² V. loi n° 2015-992 du 17 août 2015 *relative à la transition énergétique pour la croissance verte*, art. 37 IX, qui a donné au Gouvernement l'habilitation de prendre par ordonnance toute mesure destinée à autoriser la circulation de voitures autonomes à des fins expérimentales. Une telle volonté des pouvoirs publics s'inscrit d'ailleurs dans celle qui avait été suggérée dans le cadre des trente-quatre plans de la nouvelle France Industrielle (NVI). Sur le fondement de cette loi précitée a été prise l'ordonnance n° 2016-1057 du 3 août 2016, *relative à l'expérimentation de véhicules à délégation de conduite sur les voies publiques*. Cette ordonnance permet de créer un régime d'autorisation de circulation sur la voie publique spécifique à l'expérimentation de véhicules à délégation partielle ou totale de conduite. Un projet de loi du 1^{er} févr. 2017, n° 335, présenté au nom de M. Bernard CAZENEUVE, Premier ministre, par Mme Ségolène ROYAL, avait d'ailleurs proposé sa ratification. Le décret

spécifique depuis peu de temps. Les apports de la loi PACTE¹⁹²³ ainsi que de la loi LOM¹⁹²⁴ ont été considérables. Ces normes sont en effet venues préciser l'autorisation d'expérimentation sur les routes des véhicules à délégation partielle ou totale de conduite autonomes en présence ou en l'absence de conducteur à bord¹⁹²⁵. La réglementation envisagée a pris enfin un tournant décisif depuis la ratification de l'ordonnance du 14 avril 2021 relative au régime de responsabilité pénale applicable, en cas de circulation d'un véhicule à délégation de conduite, et à ses conditions d'utilisation¹⁹²⁶. Cette ordonnance est venue préciser, au surplus de l'établissement d'un régime de responsabilité pénale susmentionné, les conditions d'utilisation des systèmes de conduite automatisés, ainsi que l'encadrement de la sécurité des systèmes de transport routier automatisés dont la conduite implique un intervenant extérieur au véhicule.

n° 2018-211 du 28 mars 2018, *relatif à l'expérimentation de véhicules à délégation de conduite sur les voies publiques*, et l'arrêté du 17 avr. 2018, *relatif à l'expérimentation de véhicules à délégation de conduite sur les voies publiques*, JO du 4 mai 2018, *texte n° 3*, viennent préciser les cas dans lesquels s'applique ce régime d'autorisation en fixant les conditions de délivrance et les modalités de mise en œuvre de l'autorisation de circulation à des fins expérimentales de véhicules à délégation de conduite.

¹⁹²³ La loi n° 2019-486 du 22 mai 2019, *relative à la croissance et à la transformation des entreprises*, dite loi PACTE, JO du 23 mai 2019, *texte n° 2*, apporte des précisions quant à l'expérimentation de véhicules autonomes sur les voies publiques et complète l'article 1^{er} de l'ordonnance n° 2016-1057. Selon l'art. 125, I, 1^o de la loi précitée : « *l'article 1^{er} est ainsi rédigé : art. 1. La circulation sur la voie publique de véhicules à délégation partielle ou totale de conduite à des fins expérimentales est autorisée. Cette autorisation est subordonnée à la délivrance d'une autorisation destinée à assurer la sécurité du déroulement de l'expérimentation. La délivrance de l'autorisation est subordonnée à la condition que le système de délégation de conduite puisse être à tout moment neutralisé ou désactivé par le conducteur. En l'absence de conducteur à bord, le demandeur fournit les éléments de nature à attester qu'un conducteur situé à l'extérieur du véhicule, chargé de superviser ce véhicule et son environnement de conduite pendant l'expérimentation, sera prêt à tout moment à prendre le contrôle du véhicule, afin d'effectuer les manœuvres nécessaires à la mise en sécurité du véhicule, de ses occupants et des usagers de la route* ». Est-il précisé l'insertion d'un article 1^{er}-1 rédigé comme suit : « *la circulation à des fins expérimentales de véhicules à délégation partielle ou totale de conduite ne peut être autorisée sur les voies réservées aux transports collectifs que pour des véhicules utilisés pour effectuer ou mettre en place un service de transport public de personnes ou, pour les autres véhicules, sous réserve de l'avis conforme de l'autorité de police de la circulation concernée et de l'autorité organisatrice des transports* ».

¹⁹²⁴ Selon l'article 31 de la loi n° 2019-1428 du 24 déc. 2019, *d'orientation des mobilités (1)*, dite loi LOM, JORF n° 0299 du 26 déc. 2019 : « *dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai de vingt-quatre mois à compter de la promulgation de la présente loi, toute mesure relevant du domaine de la loi afin d'adapter la législation, notamment le Code de la route, au cas de la circulation sur la voie publique de véhicules terrestres à moteur dont les fonctions de conduite sont, dans des conditions, notamment de temps, de lieu et de circulation, prédéfinies, déléguées partiellement ou totalement à un système de conduite automatisé, notamment en définissant le régime de responsabilité applicable* ». Est-il également précisé qu'« *il peut être prévu à ce titre d'imposer la fourniture d'une information ou d'une formation appropriée, préalablement à la mise à disposition des véhicules à délégation de conduite, lors de la vente ou de la location de tels véhicules* ». Soulignons d'ailleurs que cette loi a fait l'objet d'une censure partielle par le Conseil constitutionnel. V. à ce propos : Cons. const., n° 2019-794 DC du 20 déc. 2019.

¹⁹²⁵ Soulignons que pour pouvoir effectuer des expérimentations de circulation de voitures automatisées sur des routes ouvertes au public, un certificat d'immatriculation WW DPTC est nécessaire. V. sur ce point le dernier arrêté en date du 26 mai 2021, modifiant l'arrêté du 17 avr. 2018 *relatif à l'expérimentation de véhicules à délégation de conduite sur les voies publiques*, JORF n° 0143 du 22 juin 2021, *texte n° 1*.

¹⁹²⁶ Ordonnance n° 2021-443, 14 avr. 2021 *relative au régime de responsabilité pénale applicable en cas de circulation d'un véhicule à délégation de conduite et à ses conditions d'utilisation*, JO 15 avr. 2021, *texte n° 36*, JCP G. 2021, 465 ; D. 2021, p. 743. V. également sur ce point : projet de loi, n° 710, enregistré à la présidence du Sénat le 23 juin 2021, *ratifiant diverses ordonnances prises sur le fondement de la loi n° 2019-1428 du 24 déc. 2019 d'orientation des mobilités*, art. 6 : « *l'ordonnance n° 2021-443 du 14 avr. 2021(...) est ratifiée* ».

L'objectif atteint de l'établissement d'un encadrement réglementaire de la conduite de ces véhicules automatisés est le fruit d'un tout récent décret du 29 juin 2021 portant application de l'ordonnance n°2021-443 du 14 avril 2021¹⁹²⁷. Désormais, ce texte prévoit notamment la possibilité qu'un système de conduite automatisé contrôle le déplacement du véhicule. La France devient le premier pays européen à avoir mis en place un cadre réglementaire complet relatif à la circulation des véhicules équipés de systèmes à délégation de conduite. Le décret du 29 juin 2021, a en effet permis d'adapter ou de créer des dispositions insérées au Code de la route et au Code des transports. La portée de ces dispositions est de permettre la circulation sur les routes françaises de ces véhicules dès leur homologation, ainsi que des systèmes de transport routier automatisés sur parcours ou zones prédéfinis dès septembre 2022¹⁹²⁸.

Avoir restitué le contexte de l'avènement des véhicules automatisés et autonomes sur nos routes permet ainsi d'entrevoir l'idée qu'une évolution progressive du droit à réparation du dommage corporel des victimes conductrices d'accidents impliquant ce type de véhicule va nécessairement s'opérer.

438. L'évolution progressive du droit à réparation du dommage corporel des victimes conductrices d'accidents impliquant un véhicule automatisé. *De lege feranda*, le droit à réparation du dommage corporel des victimes conductrices fera nécessairement l'objet d'une adaptation inévitable induite par le niveau d'automatisation des véhicules. Le nouvel alinéa 8 de l'article R. 311-1 du Code de la route distingue d'ailleurs déjà clairement les différents niveaux d'automatisation d'un véhicule à délégation de conduite.

Le premier mouvement évolutif impactant le droit à indemnisation du conducteur victime d'un accident corporel de la circulation se perçoit clairement à l'aune de la conduite autorisée, du moins très prochainement à l'égard des véhicules partiellement et hautement automatisés. De tels véhicules ne doivent être confondus avec ceux dotés de simples systèmes d'aides à la conduite. Bien qu'il existe différentes nomenclatures relatives à la terminologie et aux degrés d'autonomie des systèmes de conduite des véhicules, la France s'appuie sur les travaux de référence de l'Agence Fédérale Américaine chargée de la sécurité routière¹⁹²⁹ comme

¹⁹²⁷ Décret n° 2021-873 du 29 juin 2021 *portant application de l'ordonnance n° 2021-443 du 14 avr. 2021 relative au régime de responsabilité pénale applicable en cas de circulation d'un véhicule à délégation de conduite et à ses conditions d'utilisation*, JORF n° 0151 du 1^{er} juill. 2021, texte n° 44.

¹⁹²⁸ Conformément à l'art. 9 du décret n° 2021-873 du 29 juin 2021 *portant application de l'ordonnance n°2021-443 du 14 avr. 2021 relative au régime de responsabilité pénale applicable en cas de circulation d'un véhicule à délégation de conduite et à ses conditions d'utilisation*, JORF n° 0151 du 1^{er} juill. 2021, texte n° 44.

¹⁹²⁹ La nomenclature des niveaux d'automatisation du Plan Industriel Véhicule Autonome de 2014 est issue de la nomenclature de la Society of Automotive Engineers (SAE), *Taxonomy and Definitions for Terms Related to*

modèle. En effet, le barème de l'Organisation Internationale des Constructeurs Automobiles fixe différents niveaux d'automatisation en fonction des rôles respectifs du conducteur humain et du système intelligent de conduite. Selon la nomenclature *SAE*, il existe six types de véhicules. Le véhicule de niveau 0 est entièrement contrôlé par le conducteur. Des alertes relatives à son confort peuvent lui être fournies, par exemple sonores lors du franchissement d'une ligne blanche ou de l'assistance d'un radar de recul. Le premier niveau de génération de véhicules automatisés est celui qui correspond aux véhicules intégrant un système d'aide à la conduite (SCA), correspondant aux niveaux 1 et 2 d'autonomie. Ce système a pour fonction de prendre en charge, pendant une période de temps prolongée, un mode de conduite de manière autonome. Au titre du niveau 1 du véhicule, le système aide le conducteur à exécuter une partie des fonctions d'accélération et de décélération, tel qu'un régulateur de vitesse adaptatif. Seules certaines fonctions précises sont automatisées et indépendantes les unes des autres, de sorte que le conducteur garde le contrôle de l'ensemble¹⁹³⁰. Quant au niveau 2, il s'agit d'une autonomie partielle du véhicule. Le système peut exécuter les fonctions de direction, d'accélération et de décélération de la voiture. Le conducteur peut ainsi lâcher temporairement le volant afin que le véhicule contrôle lui-même certaines situations très limitées, tant que le conducteur reste vigilant à l'égard de son environnement de conduite, de sorte de pouvoir en reprendre le contrôle à tout moment. La fonctionnalité du « *park-assist* », du centrage automatique dans la voie, du freinage avant automatique d'urgence, d'alerte de sortie de voie ou encore d'alerte de collision frontale est d'ailleurs fréquente au sein des voitures actuelles. Ainsi, les niveaux de robotisation 1 et 2 du véhicule doté de fonctions d'aide à la conduite sont ceux d'ores et déjà existants et autorisés à la circulation en France. À la différence, les véhicules dotés du second niveau de génération de véhicules automatisés, de niveau 3 et 4, impliquent que soit dorénavant donnée une définition respective pour les besoins de notre étude.

Le véhicule partiellement automatisé, de niveau 3, a d'abord été défini comme « *un véhicule à moteur conçu et construit pour se déplacer de façon autonome pendant certaines périodes de temps sans supervision continue de la part du conducteur, mais pour lequel l'intervention du conducteur demeure attendue ou requise* »¹⁹³¹. Adoptée en France et récemment intégrée au sein du Code de la route, la définition de cet engin est définitivement

Driving Automation Systems for On-Road Motor Vehicles, J3016, sept. 2016, [Disponible en ligne] <http://www.sae.org>.

¹⁹³⁰ NEVEJANS N., *op.cit.*, spéc. p. 252, n° 266.

¹⁹³¹ Art. 3, 21) du Règlement (UE) n° 2019/2144 du PE. et du Cons., du 27 nov. 2019 relatif aux prescriptions applicables à la réception par type de véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route, JO L. 325 du 16 déc. 2019.

celle d'un « *véhicule équipé d'un système de conduite automatisé exerçant le contrôle dynamique du véhicule dans un domaine de conception fonctionnelle particulier, devant effectuer une demande de reprise en main pour répondre à certains aléas de circulation ou certaines défaillances pendant une manœuvre effectuée dans son domaine de conception fonctionnelle* »¹⁹³². Le système automatisé qui équipe ainsi le véhicule peut englober par exemple le système automatisé de maintien dans la voie¹⁹³³. Ce système peut être activé lors d'un embouteillage et gérer les déplacements longitudinaux et latéraux du véhicule. Quant au véhicule hautement automatisé, de niveau 4, celui-ci est doté du même système que le véhicule partiellement automatisé, exerçant ainsi le même contrôle dans le domaine qui lui est propre. Cependant, le système de conduite hautement automatisé peut en revanche « *répondre à tout aléa de circulation ou défaillance, sans exercer de demande de reprise en main pendant une manœuvre effectuée dans son domaine de conception fonctionnelle* »¹⁹³⁴.

Le second mouvement rompt totalement avec la logique indemnitaire actuellement applicable au conducteur d'un véhicule terrestre à moteur. Cette logique transformera sans doute la situation défavorable appliquée à cette victime d'un accident de la circulation. Il s'agit concrètement de l'avènement du véhicule totalement automatisé, que l'on dénomme également véhicule autonome. Le système totalement automatisé du véhicule exercera « *le contrôle dynamique d'un véhicule pouvant répondre à tout aléa de circulation ou défaillance, sans exercer de demande de reprise en main pendant une manœuvre effectuée dans son domaine de conception technique du système de transport routier automatisé auquel ce véhicule est intégré (...)* »¹⁹³⁵. Ce véhicule peut en réalité « *se déplacer de façon autonome sans aucune supervision de la part du conducteur* »¹⁹³⁶.

Aussi, deux approches doivent être privilégiées car la différence d'automatisation du véhicule influera nécessairement distinctement sur le rôle du conducteur dans l'exercice de l'activité de conduite et incidemment sur le droit à indemnisation de l'atteinte à sa personne en qualité de victime d'un accident de la circulation. La première approche consiste à affirmer que les véhicules partiellement et hautement automatisés impliqués dans un accident de la circulation participeront d'un droit à indemnisation mélioratif en faveur des victimes

¹⁹³² Art. R. 311-1, 8.1 C. route, modifié par décret n° 2021-873 du 29 juin 2021 – art. 1, version en vigueur depuis le 2 juill. 2021.

¹⁹³³ *Automated Lane Keeping System (ALKS)*

¹⁹³⁴ Art. R. 311-1, 8.2 C. route, modifié par décret n° 2021-873 du 29 juin 2021 – art. 1, version en vigueur depuis le 2 juill. 2021.

¹⁹³⁵ Art. R. 311-1, 8.3 C. route, modifié par décret n° 2021-873 du 29 juin 2021 – art. 1, version en vigueur depuis le 2 juill. 2021.

¹⁹³⁶ Art. 3, 22) du Règlement (UE) n° 2019/2144, JO L. 325 du 16 déc. 2019.

conductrices. À cet égard, sera alors constatée l'esquisse d'une mutation du droit à indemnisation des victimes conductrices (**CHAPITRE 1**). La seconde approche est davantage centrée sur les véhicules hautement mais surtout totalement automatisés. L'avènement de tels véhicules sur nos routes participera de la reconnaissance d'un droit à une indemnisation égale du dommage corporel des victimes d'accidents corporels de la circulation dont la mise en œuvre apparaîtra néanmoins délicate (**CHAPITRE 2**). Cette démarche laissera ainsi transparaître la perspective d'un traitement unifié des victimes d'accidents corporels de la circulation.

CHAPITRE 1

L'ESQUISSE D'UNE MUTATION DU DROIT À INDEMNISATION DES VICTIMES CONDUCTRICES

439. Vers le rehaussement du droit à indemnisation de la victime conductrice d'un accident de la circulation impliquant un véhicule automatisé. Les nouvelles dispositions créées ou modifiées au sein du Code de la route par le décret du 29 juin 2021 sont essentielles à notre démarche¹⁹³⁷. En effet, ces dispositions précisent particulièrement, s'agissant des véhicules dotés de systèmes de conduite automatisés¹⁹³⁸, les rôles tant relatifs aux systèmes de conduite partiellement et hautement automatisés, qu'au conducteur. L'automatisation pouvant être opérée du fait des modalités d'interaction entre le conducteur humain et le système de conduite automatisé, des manœuvres, notamment d'urgence, ainsi que du système sont clairement déterminées. De plus, le rôle attendu de la part du conducteur lorsque le système de conduite est activé, ainsi que les conditions d'utilisation du système de conduite automatisé dont le conducteur doit être informé à l'occasion de l'achat ou de la location de ce type de véhicule, y sont également précisés. Toutes ces précisions permettent de déterminer clairement l'influence de la création partagée du risque d'accident sur la détermination de la qualité de conducteur victime (**Section 1**). Il nous est ainsi permis d'analyser l'impact de la création partagée du risque d'accident sur la reconnaissance d'un traitement préférentiel du dommage corporel à la victime conductrice (**Section 2**).

Section 1. L'influence de la création partagée du risque d'accident sur la détermination de la qualité de conducteur victime

440. L'approche systémique de la création du risque de la circulation partagée entre l'homme et la voiture automatisée. Appréhender la conduite uniquement sous l'angle de la délégation partielle ou totale du véhicule permet de constater les interactions entre le conducteur humain et le système de conduite, partiellement ou hautement automatisé. La

¹⁹³⁷ Décret n° 2021-873 du 29 juin 2021 portant application de l'ordonnance n° 2021-443 du 14 avr. 2021 relative au régime de responsabilité pénale applicable en cas de circulation d'un véhicule à délégation de conduite et à ses conditions d'utilisation, *JORF* n° 0151 du 1^{er} juill. 2021, texte n° 44.

¹⁹³⁸ Conformément à l'art. R. 311-1-1, 1 C. route, créé par décret n° 2021-873 du 29 juin 2021 – art. 2, un système de conduite automatisé est un « système associant des éléments matériels et logiciels, permettant d'exercer le contrôle dynamique d'un véhicule de façon prolongée ».

démarche permet encore d'identifier qui de la personne humaine ou de la machine détient réellement la maîtrise du véhicule. La détermination des rôles respectifs lors de l'interaction homme-machine est alors un préalable nécessaire (§1). En effet, seul ce stade de transformation de la relation homme-machine, créé par l'environnement de conduite et géré par le système¹⁹³⁹, soulève un questionnement relatif au maintien ou à la perte de la qualité de conducteur. La détermination de cette qualité est essentielle et incontournable. Celle-ci induit incidemment le fait qu'une faute de la part du conducteur peut lui être opposée, de sorte de réduire ou supprimer son droit à indemnisation en qualité de victime. Nous verrons néanmoins que dans le cadre de cette maîtrise partagée de la conduite du véhicule, la désignation de la qualité de conducteur est délicate à déterminer (§2).

§1. La détermination des rôles respectifs eu égard au contrôle dynamique du véhicule

441. La détermination du « contrôle dynamique ». Tenant compte des définitions relatives aux véhicules automatisés susmentionnés, doit-on nécessairement déterminer la signification du « contrôle dynamique » du véhicule qu'exercera l'homme ou le système de conduite « *associant des éléments matériels et logiciels permettant d'assurer le contrôle dynamique d'un véhicule de façon interrompue* »¹⁹⁴⁰. Son acception est essentielle. Celle-ci permettra effectivement que soient clairement articulées les tâches distinctes incombant à l'individu ou au système automatisé, ainsi que le fait de mieux cerner les obligations du conducteur¹⁹⁴¹.

Les travaux issus des groupes de travail *WP 1* et *WP 29* de la Commission économique pour l'Europe des Nations-Unies avaient tout d'abord introduit une approche analytique du contrôle, fondée sur la notion de *contrôle dynamique* du véhicule et reposant « *sur la modélisation de la conduite autour de trois activités : l'élaboration du trajet (stratégique), les manœuvres (tactiques) et la surveillance de l'environnement de conduite (opérationnel)* ». Par la suite, la résolution du 3 octobre 2018 sur le déploiement des véhicules hautement et

¹⁹³⁹ V. en ce sens : **GUILBOT M.**, « Le véhicule autonome, les conditions juridiques de son déploiement », *RISEO* 2018-1, p. 49.

¹⁹⁴⁰ Rapport du Forum mondial de la sécurité routière sur sa 81^e session, Additif, Amendement à l'article premier et nouvel article 34 bis, Convention de 1968 sur la circulation routière ECE/TRANS/WP.1/173/Add. 1- 21-25 sept. 2020, [disponible en ligne] : <https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2020/wp1/ECE-TRANS-WP1-2020-1f.pdf>.

¹⁹⁴¹ En ce sens : **TERESI L.**, « Véhicule à délégation de conduite et risque automobile : une lecture juridique », *LPA* 2020, n° 230, p. 6, spéc. p. 2.

entièrement automatisés a permis de définir la notion de *contrôle dynamique* du véhicule comme « l'exécution de toutes les fonctions opérationnelles et tactiques en temps réel nécessaire au déplacement du véhicule »¹⁹⁴². C'est cette notion, employée par la proposition d'amendement de l'article 8 de la convention de Vienne qui a ainsi été retenue et insérée au sein du Code de la route. Plus précisément, cette notion est ainsi définie telle l'« *exécution de toutes les fonctions opérationnelles et tactiques en temps réel nécessaires au déplacement du véhicule. Il s'agit notamment du contrôle du déplacement latéral et longitudinal du véhicule, de la surveillance de l'environnement routier, des réactions aux événements survenant dans la circulation routière et de la préparation et du signalement des manœuvres* »¹⁹⁴³. Il serait donc question d'une maîtrise tant matérielle qu'intellectuelle du véhicule qui serait déléguée au système de conduite automatisé.

442. La délégation du contrôle dynamique au véhicule automatisé. Après avoir préalablement informé le conducteur de sa capacité d'exercer le contrôle dynamique du véhicule, le système l'obtient si le conducteur lui donne son autorisation¹⁹⁴⁴. En pareille situation, la délégation d'un tel contrôle s'opère alors. La délégation peut s'effectuer auprès d'un système de conduite partiellement automatisé. Dans ce cas de figure, la voiture fonctionne de manière partiellement autonome grâce à un système qui s'appuie sur des fonctions robotiques¹⁹⁴⁵. La voiture n'est pas en tant que tel un robot complet et intégré¹⁹⁴⁶. Le système exerce plutôt le contrôle dynamique dans son domaine de conception fonctionnelle¹⁹⁴⁷. À titre

¹⁹⁴² CEE-ONU, *Résolution du Forum mondial sur la sécurité routière sur le déploiement de véhicules hautement et entièrement automatisés*, 3. oct. 2018, ECE/Trans/WP.1/2018/165.

¹⁹⁴³ Art. R. 311-1-1, 2 C. route, créé par décret n° 2021-873 du 29 juin 2021 – art. 2, version en vigueur depuis le 2 juill. 2021. Précisons que cette définition a été reprise telle que proposée dans le Rapport du Forum mondial de la sécurité routière sur sa 81^e session, Additif, Amendement à l'article premier et nouvel article 34 bis, Convention de 1968 sur la circulation routière ECE/TRANS/WP.1/173/Add. 1- 21-25 sept. 2020, [disponible en ligne] : <https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2020/wp1/ECE-TRANS-WP1-2020-1f.pdf>.

¹⁹⁴⁴ Conformément à l'art. R. 319-3, I C. route, créé par l'ordonnance n° 2021-443 du 14 avr. 2021 – art. 3 : « la décision d'activer le système de conduite automatisé est prise par le conducteur, préalablement informé par le système que ce dernier est en capacité d'exercer le contrôle dynamique du véhicule conformément à ses conditions d'utilisation ».

¹⁹⁴⁵ *Rapport n° 1 de la CERNA* (Commission de réflexion sur l'Éthique de la Recherche en sciences et technologies du Numérique d'Allistene), *Éthique de la recherche en robotique*, Nov. 2014, spéc. p. 13. Disponible sur : http://cerna-ethics-allistene.org/digitalAssets/38/38704_Avis_robotique_livret.pdf. V. aussi : NEVEJANS N., *op.cit.*, spéc. p. 251, n° 265.

¹⁹⁴⁶ *Rapport n° 1 de la CERNA* (Commission de réflexion sur l'Éthique de la Recherche en sciences et technologies du Numérique d'Allistene), *Éthique de la recherche en robotique*, Nov. 2014, spéc. p. 13. Disponible sur : http://cerna-ethics-allistene.org/digitalAssets/38/38704_Avis_robotique_livret.pdf.

¹⁹⁴⁷ L'art. R. 311-1-1, 4, créé par décret n° 2021-873 du 29 juin 2021 – art. 2, version en vigueur depuis le 2 juill. 2021, définit un tel domaine comme l'ensemble des « conditions notamment géographiques, météorologiques, horaires, de circulation, de trafic et d'infrastructure dans lesquelles un système de conduite automatisé est spécifiquement conçu pour exercer le contrôle dynamique du véhicule et en informer le conducteur ».

d'illustration, le conducteur peut déléguer ce contrôle au système, au titre de situations prédéfinies, telles que la « conduite-basse-vitesse dans les embouteillages », ou celle permettant au véhicule de se maintenir sur voie rapide séparée par terre-plein central, à une vitesse maximale de 60km/h. La trajectoire du véhicule est gérée automatiquement et la voiture est capable de surveiller son environnement de conduite, lequel est confié à un logiciel informatique. En cas de situation ingérable lors de manœuvres effectuées dans son domaine, le système possède la capacité d'avertir le conducteur humain de la nécessité de reprendre impérativement et immédiatement en main le contrôle dynamique du véhicule. De sorte qu'il est attendu du conducteur humain qu'il réponde automatiquement à cette demande d'intervention.

En outre, la délégation peut également s'opérer à un système de conduite hautement automatisé. Dans ce cas de figure, le système doté d'une autonomisation élevée surveille lui-même l'environnement et l'activité de conduite. Celui-ci n'exigera aucune reprise en main du contrôle dynamique du véhicule pendant les manœuvres effectuées dans son domaine de conception fonctionnelle, y compris en cas de défaillance ou d'événement imprévu. Dans les faits, l'utilisation du véhicule pourvu d'un tel niveau d'autonomie est toutefois limitée à des zones géographiques limitées et cartographiées à cet effet, pas nécessairement ouvertes au trafic routier. Il s'agira de navettes autonomes ou de robots-taxis. L'une des particularités d'un tel système réside néanmoins dans le fait que ce véhicule peut être contrôlé à distance. Le conducteur n'est donc plus forcé d'être à bord du véhicule¹⁹⁴⁸.

La distinction la plus fondamentale entre ces deux systèmes d'automatisation du véhicule ne suscite pas d'hésitation. La plus importante repose sur le fait qu'un véhicule hautement automatisé décharge le conducteur d'une reprise en main lors de tout aléa de circulation et de défaillance, contrairement au véhicule partiellement automatisé qui pourrait éventuellement en faire la demande au conducteur dans son propre domaine de conception fonctionnelle.

443. La demande de reprise en main : une obligation incombant au système de conduite automatisé. Dès lors que l'état de fonctionnement du système de conduite automatisé « *ne lui permet plus d'exercer le contrôle dynamique du véhicule ou dès lors que les conditions d'utilisation ne sont plus remplies ou qu'il anticipe que ses conditions d'utilisation ne seront*

¹⁹⁴⁸ Sur les questionnements de la qualité d'un conducteur se situant en dehors du véhicule : v. *Infra* n°505 et n° 510.

vraisemblablement plus remplies pendant l'exécution de la manœuvre », un tel système doit alerter le conducteur préalablement à sa demande de reprise en main¹⁹⁴⁹.

Pendant ce laps de temps, il est également enjoint au conducteur d'engager automatiquement des manœuvres de sécurité, voire de les exécuter, à défaut de reprendre manuellement à temps les commandes du véhicule. Dans l'hypothèse où le conducteur n'est donc pas encore intervenu, ou n'a pas pu intervenir à temps suite à la demande de reprise en main par le système, ce dernier peut être amené à effectuer automatiquement une « *manœuvre à risque minimal* », ayant « *pour finalité la mise à l'arrêt du véhicule en situation de risque minimal pour ses occupants et les autres usagers de la route (...), suite à un aléa non prévu dans ses conditions d'utilisation, à une défaillance grave ou un défaut de reprise en main à expiration de la période de transition* »¹⁹⁵⁰. Le système peut également être amené à effectuer automatiquement une « *manœuvre d'urgence* », qui n'interviendra qu'« *en cas de risque imminent de collision, dans le but d'éviter ou de l'atténuer* »¹⁹⁵¹. Dans ces deux hypothèses, la maîtrise tant matérielle qu'intellectuelle est alors conservée par le système. Il doit néanmoins être précisé que ce type de manœuvre peut également être effectué par un système hautement automatisé, exerçant le contrôle dynamique du véhicule dans son domaine de conception fonctionnelle, alors même que celui-ci n'aurait pas sollicité de reprise en main du conducteur.

En somme, dès lors que la délégation du contrôle dynamique du véhicule s'opère, seul le système serait tenu à d'obligations quant à la conduite qu'il faut tenir en toute sécurité.

444. L'absence d'obligations incombant au conducteur lors de la délégation du contrôle dynamique au système. Avec l'avènement de ces systèmes de conduite automatisés, l'activité de conduite se définit en principe comme une activité continue qui requiert une « *concentration permanente du conducteur* »¹⁹⁵². Cette situation permet à ce dernier de permettre « *d'exécuter commodément et sans délai les manœuvres qui lui incombent* »¹⁹⁵³, impliquant un changement de nature de la conduite. Celle-ci doit dorénavant s'envisager telle

¹⁹⁴⁹ Conformément à l'article L. 319-3, II, 1° et 2° C. route, créé par l'ordonnance n° 2021-443 du 14 avr. 2021 - art. 3. V. également : ordonnance n° 2016-1057, 3 août 2016, *relative à l'expérimentation de véhicules à délégation de conduite sur les voies publiques*, art. 2-1, al. 2, JO n° 0181, 5 août 2016 : il avait été affirmé que « *l'individu retrouve matériellement la maîtrise à la double condition d'avoir été averti par le système et de bénéficier d'un délai suffisant pour réagir* ».

¹⁹⁵⁰ Art. 311-1-1, 5 C. route, créé par décret n° 2021-873 du 29 juin 2021 – art. 2.

¹⁹⁵¹ Art. 311-1-1, 6 C. route, créé par décret n° 2021-873 du 29 juin 2021 – art. 2.

¹⁹⁵² Réponse du secrétaire d'État aux transports, publiée dans le JO Sénat, 3 juin 2010, p. 1402.

¹⁹⁵³ Art. R. 412-6 C. route ; art. 8 §5 de la Convention de Vienne de 1968 qui énonce que « *tout conducteur doit constamment avoir le contrôle de son véhicule* » ; art. 13 : « *tout conducteur de véhicule doit rester, en toutes circonstances, maître de son véhicule de façon à pouvoir se conformer aux exigences de la prudence et à être constamment en mesure d'effectuer toutes les manœuvres qui lui incombent* ».

« une activité discontinue permettant, l'abandon, fut-il temporaire, du contrôle du véhicule à l'automate »¹⁹⁵⁴. Cet abandon du contrôle dynamique du véhicule s'analyse en réalité en une délégation de la maîtrise, tant matérielle qu'intellectuelle du véhicule. Une fois que cette maîtrise est transférée au système, le conducteur serait donc déchargé pour un temps de l'exercice de l'activité de conduite, et ainsi des obligations qui lui incombent lors d'une conduite manuelle du véhicule.

Les obligations incombant au conducteur d'un véhicule non automatisé sont distinctes lorsqu'il est ou qu'il sera en charge de la conduite d'un véhicule automatisé. L'article R.412-7 du Code de la route l'énonce clairement : « lorsque le système de conduite automatisé exerce le contrôle dynamique du véhicule conformément aux conditions d'utilisation mentionnées à l'article L. 319-3, les dispositions de l'article R. 412-6 ne sont pas applicables au conducteur »¹⁹⁵⁵. Autrement dit, dès lors que le conducteur a pris la décision d'activer le système, il n'est semble-t-il plus tenu d' « adopter un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers (...) », ni de « faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables »¹⁹⁵⁶. De même, le conducteur serait libéré de « se tenir constamment en état et en position d'exécuter commodément et sans délai toutes les manœuvres qui lui incombent »¹⁹⁵⁷. Or, bien qu'il soit spécifié que les dispositions de l'article R. 412-6 du Code de la route ne s'appliquent pas, les obligations du conducteur précisées précédemment ne semblent en réalité pas totalement disparaître. Celles-ci seraient même pour certaines reprises, afin que le conducteur soit dans la capacité de répondre à une demande de reprise en main qu'effectuerait le système de conduite automatisé équipant le véhicule.

445. Les obligations incombant au conducteur afin de répondre à une demande de reprise en main. Le conducteur semble devoir garder un rôle actif dans la conduite du véhicule afin qu'il puisse répondre à une demande de reprise en main du véhicule. Le nouvel article R. 412-17-1, I du Code précité précise tout d'abord qu'il « doit se tenir constamment en état et en position de répondre à une demande de reprise en main » lors de la conduite d'un véhicule partiellement ou hautement automatisé. Il convient tout d'abord de distinguer la

¹⁹⁵⁴ TERESI L., *art.cit.*, spéc. p. 2.

¹⁹⁵⁵ Conformément à l'art. R. 412-17 C. route, modifié par décret n° 2021-873 du 29 juin 2021 – art. 4.

¹⁹⁵⁶ Conformément à l'art. R. 412-6, I C. route.

¹⁹⁵⁷ L'art. R. 412-6, II C. route énonce cette obligation, et précise d'ailleurs que « ses possibilités de mouvement et son champ de vision ne doivent pas être réduits par le nombre ou la position des passagers, par les objets transportés ou par l'apposition d'objets non transparents sur les vitres ».

situation dans laquelle la reprise en main est demandée par un système partiellement autonome, de celle où cette reprise serait demandée par un système hautement autonome.

Dans la première hypothèse, le conducteur peut être amené, dans certains cas particuliers, à reprendre manuellement le contrôle dynamique du véhicule. C'est le cas dans le domaine d'un système partiellement automatisé où le conducteur est normalement apte à maîtriser, tant matériellement qu'intellectuellement, la conduite du véhicule. Dans la seconde, la demande de reprise en main du système au conducteur ne s'opèrera pas lorsque le système exerce le contrôle dynamique du véhicule dans son domaine de conception fonctionnelle. La demande n'interviendra qu'en dehors d'un tel domaine.

Ainsi, deux obligations préalables à celle de reprise en main incombent au conducteur. Il lui est impérativement demandé, d'une part de « *se tenir constamment en état* », autrement dit d'avoir les « *capacités physiques et mentales nécessaires et (...) aptitudes suffisantes pour conduire le véhicule* »¹⁹⁵⁸. Ce qui signifie qu'il lui incombe en réalité un devoir de vigilance, alors même que le système de conduite serait activé. Lorsque le système de conduite partiellement automatisé est activé, la conduite est en réalité une « *véritable coopération* »¹⁹⁵⁹ entre le système et le conducteur. L'état du conducteur ne doit pas l'empêcher de reprendre en main le contrôle dynamique du véhicule. Il est ainsi question de réaliser les tâches de conduite pour lesquelles le système partiellement automatisé serait défaillant ou ne parviendrait pas à contrôler la conduite du véhicule dans son domaine de conception fonctionnelle. Il en est de même lorsque le système hautement automatisé est empêché d'exercer le contrôle dynamique du véhicule, précisément lorsque les manœuvres devant être effectuées sortent de son domaine de conception fonctionnelle.

D'autre part, il est enjoint au conducteur de « *se tenir (...) en position* ». Il lui est ainsi imposé d'être libre de ses mouvements et d'avoir un champ de vision clair. Plus précisément, les conducteurs « *ne doivent pas être réduits par le nombre ou la position des passagers, par les objets transportés ou par l'apposition d'objets non transparents sur les vitres* »¹⁹⁶⁰. Cette obligation limite alors toutes activités ou distractions accessoires à la conduite, telles que regarder un film, même si le contrôle dynamique du véhicule est délégué au système automatisé. Le conducteur doit se tenir prêt à ce que le système lui demande de reprendre en main les commandes du véhicule. Précisons d'ailleurs que les fonctions du système de conduite

¹⁹⁵⁸ ECE/TRANS/WP. 1/2019/Rev. 2, spéc. §27.

¹⁹⁵⁹ TERESI L., RAKOTOVAHINY M., JAMBORT S., « Incidences des systèmes de conduite automatique sur les responsabilités civiles et pénales », *JCP* 2019, doct. 83, spéc. n° 8.

¹⁹⁶⁰ Art. R. 412-17-1, I C. route, créé par décret n° 2021-873 du 29 juin 2021 – art.4.

automatisé permettront « *de présumer que le conducteur est en état et en position de répondre à une demande de reprise en main* »¹⁹⁶¹.

En somme, le conducteur ne serait pas totalement déchargé d'une partie des obligations qui lui incombent en cas de conduite manuelle d'un véhicule. Cela se vérifie d'ailleurs particulièrement dans la situation où le système ne lui aurait pas demandé de reprendre le contrôle dynamique du véhicule.

446. Les obligations incombant au conducteur en l'absence de reprise en main demandée par le système de conduite automatisé. L'article R. 412-17-1, II du Code de la route précise que « *le conducteur doit se tenir en état et en position d'effectuer sans délai une reprise en main afin d'exécuter les manœuvres qui lui incombent en application des dispositions du présent code* ». Plus précisément, le véhicule automatisé ne permettra pas au conducteur d'outrepasser les règles qui lui sont par ailleurs d'ores et déjà imposées, dont l'irrespect implique une infraction au code de la route, et incidemment une sanction pénale, voire administrative. En cas de besoin impératif, le conducteur doit être capable de reprendre la conduite manuelle du véhicule du fait de circonstances particulières de circulation. Il en est notamment ainsi lorsqu'une autorité de police lui enjoint de s'arrêter ou d'adapter la conduite du véhicule lorsque la signalisation est perturbée¹⁹⁶². De même, cela s'impose lorsqu'existent sur la route des règles de passage facilité ou devant être prioritairement cédé à l'égard de certains véhicules d'intérêt général dont la circulation peut être prioritaire. Le respect de ces règles incombe au conducteur, par exemple lorsqu'il s'agit de véhicules rattachés aux unités d'urgences hospitalières, de police nationale ou municipale, de gendarmerie ou de pompiers¹⁹⁶³.

Il n'est cependant pas précisé si le système demandera cette reprise en main. Doit-on y voir là une exigence de reprise manuelle du contrôle dynamique du véhicule par le conducteur, en l'absence de demandes d'alerte et de reprise effectuées par le contrôle dynamique du

¹⁹⁶¹ Art. R. 319-1 C. route, créé par décret n° 2021-873 du 29 juin 2021 – art. 3.

¹⁹⁶² Art. R. 412-17-1, II C. route : « *1° D'obtempérer à une sommation de s'arrêter émanant d'un fonctionnaire ou agent chargé de constater les infractions et muni des insignes extérieurs et apparents de sa qualité ; 2° De respecter les indications données par les agents réglant la circulation en application des dispositions de l'article R.411-28 [les indications données par les agents réglant la circulation prévalent sur toutes signalisations, feux de signalisation ou règles de circulation. (...)]* ».

¹⁹⁶³ Conformément à l'art. R. 412-17-1, II C. route : « *3° De faciliter le passage d'un véhicule d'intérêt général en application des dispositions des articles R. 414-2 et R. 414-9 [régissant respectivement des règles de circulation prioritaire desdits véhicules] ; 4° De céder le passage d'un véhicule d'intérêt général prioritaire en application des dispositions de l'article R. 415-12 [« en toutes circonstances, tout conducteur est tenu de céder le passage aux véhicules d'intérêt général prioritaires annonçant leur approche par l'emploi des avertisseurs spéciaux prévus pour leur catégorie »]* ». Précisons que pour être prioritaires, ces véhicules doivent impérativement actionner de manière simultanée un gyrophare clignotant ainsi qu'une sirène à double tonalité pour indiquer aux usagers de la route et donc dorénavant au système de conduite automatisé qu'ils sont dans le cadre de leur mission.

véhicule du fait du système de conduite automatisé. À cet égard, qu'importe que le système exerce à ce moment-là un tel contrôle sur le véhicule au titre de son domaine de conception fonctionnelle. A final, peut-on réellement affirmer que le conducteur est dispensé de surveiller l'environnement de conduite lorsque le système est actif ? La réponse suscite ici l'hésitation puisqu'est demandé au conducteur d'agir sans délai pour reprendre le contrôle dynamique du véhicule.

447. Une délégation seulement partielle du contrôle dynamique du véhicule.

Quand bien même le système de conduite automatisé aurait été activé, le conducteur et le système semblent en réalité se partager la maîtrise intellectuelle du véhicule lorsque le contrôle dynamique est exercé par le système de conduite partiellement automatisé. Bien que ce niveau d'automatisation de véhicule décharge le conducteur de la surveillance de l'environnement de conduite, il lui ait néanmoins demandé d'avoir la capacité de reprendre manuellement et à tout moment l'exercice du contrôle dynamique du véhicule dans le propre domaine de conception fonctionnelle du système. Ce niveau de délégation est donc particulièrement difficile à cerner. Une fois déchargé de la maîtrise matérielle du véhicule, le conducteur ne serait pas finalement dispensé en réalité de la maîtrise intellectuelle du véhicule automatisé, « *tant et si bien que le contrôle par l'homme semble devoir se superposer à celui exercé par l'automate pendant son fonctionnement* »¹⁹⁶⁴. Le conducteur serait néanmoins totalement dispensé du contrôle dynamique du véhicule, soit de la maîtrise matérielle et intellectuelle du véhicule lorsque le véhicule est doté d'un système hautement automatisé pouvant être dirigé par une personne se situant physiquement à l'extérieur du véhicule.

448. Aussi, après avoir constaté que le véhicule doté d'un système partiellement ou hautement automatisé influe directement sur le rôle du conducteur dans son activité de conduite, il convient d'analyser que cette qualité de conducteur dépend de ce nouveau rôle qui lui est attribué.

¹⁹⁶⁴ TERESI L., *art.cit.*, spéc. p. 2.

§2. La désignation délicate du conducteur d'un véhicule automatisé

449. L'appréhension délicate de la qualité de conducteur confrontée aux véhicules partiellement et hautement automatisés. *A priori*, l'absence de définition légale de la notion de conducteur laisse plus ou moins la possibilité de l'interpréter largement. Mais la définition d'un conducteur au volant d'un véhicule automatisé pose des difficultés. C'est le cas dans la mesure où tout ou partie des tâches de conduite peut être délégué au système de conduite automatisé¹⁹⁶⁵. La détermination de la notion n'est pas si évidente et fera nécessairement l'objet d'une réponse nuancée, eu égard à deux grandes difficultés auxquelles nous sommes confrontés.

En effet, il faut tout d'abord tenir compte du niveau d'automatisation dont est doté le véhicule à délégation de conduite. Il convient alors d'établir la différence de rôle qu'exercent les systèmes partiellement et hautement automatisés du véhicule sur l'activité de conduite. Pour tenter de déterminer si la qualité de conducteur se perd ou à l'inverse se maintient, notre démarche repose en partie sur le fait de savoir si la délégation du contrôle dynamique du véhicule autorise le conducteur à se désintéresser réellement de la conduite et des commandes du véhicule. Il s'agit ici précisément des domaines respectifs de conception fonctionnelle dans lesquels interviennent les systèmes de conduite automatisés. La réponse ne sera pas si évidente. Mais cela nous permettra d'apporter un élément de réponse pertinent quant à la qualité de conducteur retenue ou non, lorsque celui aura délégué le contrôle dynamique à ces différents systèmes de conduite automatisés.

En outre, l'appréhension de la qualité de conducteur se relèvera d'autant plus délicate en raison de sa double portée dans le cadre de la mise en œuvre de la loi du 5 juillet 1985. En effet, rappelons que si la notion permet de désigner le débiteur de la réparation, celle-ci permet aussi d'identifier les possibilités d'exonération en qualité de victime conductrice. Cette dernière fonction nous intéresse plus particulièrement. Il s'agit de l'influence directe de l'attribution de la qualité ou non de conducteur sur l'ampleur de son droit à indemnisation. Pour pouvoir globalement cerner la notion, il faut alors nécessairement prendre en considération l'identification d'un conducteur en sa personne, tenu responsable de l'accident et débiteur de l'indemnisation d'une victime au sens de l'article 2 de la loi du 5 juillet 1985. Cela complique évidemment notre analyse. Suivant notre raisonnement, une personne pourrait éventuellement être qualifiée de conducteur au sens de l'article 2 de la loi du 5 juillet 1985, mais pas nécessairement au sens de l'article de l'article 4 de la loi Badinter. Pour autant, il convient

¹⁹⁶⁵ En ce sens : **ANDREU L.** (dir.), *Des voitures autonomes. Une offre de loi*, 2018, Dalloz, Essais, 198 p., spéc. p. 23, n° 01.71.

cependant d'affirmer que « *si cette approche à géométrie variable du conducteur pourrait être source de complications dans la mise en œuvre de la loi du 5 juillet 1985, elle ne constitue sans doute pas un obstacle insurmontable, ni même pérenne* »¹⁹⁶⁶.

Ainsi, il s'agira de se questionner globalement sur la qualité possiblement perdue de conducteur (A), ou à l'inverse visiblement conservée (B), en tenant compte des difficultés rencontrées.

A. La qualité possiblement perdue de conducteur

450. Démarche basée sur l'interprétation de la notion de contrôle dynamique du véhicule. D'emblée, la question se pose de savoir si la personne au volant qui a activé un système de conduite partiellement ou hautement automatisé, exerçant alors « *le contrôle dynamique du véhicule de façon prolongée* »¹⁹⁶⁷ dans son domaine de conception fonctionnelle, cesse ou non d'être conducteur pendant cette période. *A priori*, à partir du moment où le système a été activé, la personne cesserait d'être conducteur¹⁹⁶⁸. Pour s'en convaincre, il nous suffit d'interpréter la notion de contrôle dynamique du véhicule au sens de la maîtrise matérielle et/ou intellectuelle du véhicule¹⁹⁶⁹. Ainsi, la qualification dépendrait du critère de maîtrise du véhicule, et plus particulièrement de la dissociation de la maîtrise matérielle et intellectuelle du véhicule. Notre analyse débute logiquement sur le fondement du critère de la maîtrise intellectuelle du véhicule du fait du système de conduite automatisé. Ce dernier se matérialise par la surveillance de l'environnement de conduite.

451. Interrogation sur la perte de la qualité de conducteur basée sur le critère de la maîtrise intellectuelle du véhicule. Le décret du 29 juin 2021 précise qu'un « *niveau d'attention [est] attendu de la part du conducteur sur son environnement de conduite lorsqu'un système de conduite est activé* ». Ainsi, il ne lui serait pas expressément demandé de surveiller l'environnement de conduite du système automatisé lui-même, mais uniquement le sien. En outre, si l'on tient compte des définitions relatives à un véhicule doté d'un système de conduite partiellement ou hautement automatisé, l'environnement de conduite est surveillé par ces systèmes lorsque ceux-ci ont été activés dans leur domaine de conception fonctionnelle. Ceux-

¹⁹⁶⁶ ANDREU L. (dir.), *op.cit.*, spéc. p. 88, n° 02.153.

¹⁹⁶⁷ L'art. R. 311-1-1 C. route, créé par décret n° 2021-873 du 29 juin 2021 – art.2, qui définit comme tel ce système de conduite automatisé.

¹⁹⁶⁸ En ce sens : ANDREU L. (dir.), *op.cit.*, spéc. p. 23, n° 01.71.

¹⁹⁶⁹ Sur la distinction V. *Supra* n°119.

ci exercent alors l'activité de conduite. Si l'on s'en tient uniquement à cette fonctionnalité, la maîtrise intellectuelle appartient donc aux systèmes, et non plus à la personne ayant délégué le contrôle dynamique du véhicule à ces systèmes. En toute logique, cette personne cesserait alors d'être conductrice du fait qu'elle serait dépourvue d'une telle maîtrise dans l'exercice de son activité de conduite. Or, un tel raisonnement doit très vite être abandonné. Si dans le passé, les juges ont pu refuser d'octroyer la qualité de conducteur à une personne qui n'avait pas la maîtrise intellectuelle du véhicule au moment de l'accident, c'est uniquement parce qu'ils ont pu l'attribuer à celle qui la détenait, et qui avait notamment la capacité à tout moment d'intervenir sur l'exercice de l'activité de conduite¹⁹⁷⁰.

Lorsqu'une personne humaine délègue le contrôle dynamique du véhicule à un système de conduite partiellement automatisé, il nous semble difficile d'admettre que cette personne cesse d'être la conductrice du véhicule. Bien que le système surveille l'environnement de conduite dans son domaine de conception fonctionnelle, la personne physique doit à tout moment substituer le pouvoir de contrôle ou le pouvoir de direction, voire les deux, au système. En revanche, cela n'est pas le cas concernant un véhicule équipé d'un système hautement automatisé. Dès lors, un raisonnement basé sur une ventilation séquentielle de la qualité de conducteur prendrait ici davantage de sens.

452. Le cas particulier du véhicule équipé d'un système hautement automatisé.

Avec ce type de système, le conducteur « *n'est pas censé être disponible tout au long du parcours. La conduite du véhicule ne repose que sur le système de conduite automatique* »¹⁹⁷¹. Dès lors, si le système prend en charge l'entier contrôle dynamique du véhicule, la personne humaine qui lui délègue ce contrôle n'est donc plus en charge de surveiller en permanence le système de conduite hautement automatisé. Ainsi, la qualité de conducteur devrait en toute logique lui être déniée¹⁹⁷². La personne humaine perdrait alors sa qualité de conductrice. Pour cause, cette personne n'aurait plus besoin de surveiller le système, ni même d'intervenir dans son domaine de conception fonctionnelle en cas de besoin. Elle deviendrait alors un « occupant » du véhicule, c'est-à-dire un simple « passager ». Cependant, de tels propos doivent être nuancés du fait que la personne physique a la possibilité de reprendre la conduite

¹⁹⁷⁰ V. *Supra* n° 120.

¹⁹⁷¹ GOLA R, « L'adaptabilité de la règle de droit face à l'émergence des véhicules connectés et autonomes », *RLDI* 2017, n° 133, spéc. p. 57.

¹⁹⁷² En ce sens : ANDREU L. (dir.), *op.cit.*, spéc. p.23, n° 01.71 : « *dès lors que l'intéressé active un dispositif d'autonomie qui l'autorise à ne plus surveiller activement son véhicule, on doit semble-t-il admettre qu'il cesse d'avoir la qualité de conducteur* ».

du véhicule en désactivant le système automatisé, dès qu'elle le souhaite. À cette fin, elle acquiert de nouveau la qualité de conducteur au moment de la désactivation du système. Le critère de l'activation du système de conduite automatisé suffirait donc à dénier, ou de nouveau à octroyer la qualité de conducteur à la personne physique ayant délégué totalement la maîtrise intellectuelle et matérielle du véhicule au système de conduite hautement automatisé. Néanmoins, qualifié à demi-mot de critère « extrême »¹⁹⁷³, le critère de l'activation du système de conduite automatisé ne trouverait *in fine* qu'à s'appliquer à ce type de véhicule, et non à celui qui est équipé d'un système partiellement automatisé. Partant d'un tel postulat, si la personne humaine cesse d'être conductrice pendant la phase de conduite hautement automatisée, peut-on alors imaginer qu'une telle qualité soit attribuable au système de conduite automatisé lui-même ?

453. Vers une transformation de la notion de conducteur ? L'attribution de la qualité de conducteur au système de délégation de conduite, et plus précisément au véhicule automatisé, serait une proposition irrecevable du fait de son caractère « inutile » et « dangereux »¹⁹⁷⁴. La vision traditionnelle que l'on a d'un conducteur ne peut à ce point être transformée¹⁹⁷⁵. Le véhicule automatisé ne peut être « *personnifié* »¹⁹⁷⁶ et donc à proprement parler un conducteur. Et ce, même si le système de conduite automatisé du véhicule est dans la capacité d'exercer une maîtrise effective sur la conduite du véhicule¹⁹⁷⁷. Le système de conduite hautement, voire seulement partiellement automatisé, ne serait en réalité qu'un « *drôle de passager* »¹⁹⁷⁸, occupé par une activité de conduite qui lui a été déléguée, et qui se trouve incidemment en train d'exercer le contrôle dynamique du véhicule lorsque l'accident de la circulation survient. Qui plus est, le décret du 29 juin 2021 définit « *les modalités d'interaction*

¹⁹⁷³ ANDREU L. (dir.), *op.cit.*, spéc. p. 24, n° 01.71 : « *entre ces deux extrêmes* [dont ce critère éventuel de qualification d'un conducteur] ».

¹⁹⁷⁴ En ce sens : LOISEAU G., BOURGEOIS M., « Du robot en droit à un droit des robots », *JCP* 2014, n° 48, doctr. 1231, spéc. n° 7. V. *Infra* n°519.

¹⁹⁷⁵ V. *a contrario* : SIRINELLI P., PRÉVOST S., « Grain de sable pour la voiture autonome », *D. IP/IT* 2016, p. 161.

¹⁹⁷⁶ En ce sens : LABBÉE X., « Faut-il personnifier la voiture autonome ? », *D.* 2019, p. 1719

¹⁹⁷⁷ Il faudrait que soit ici assimilé le conducteur humain à un moniteur d'auto-école, et le système à l'élève en train de conduire. V. à ce propos à titre d'illustration aux fins d'une meilleure compréhension du raisonnement : Cass. 2^e civ., 29 juin 2000, n° 98-18.847 : *Bull. civ.* n° 105 : « *mais attendu que l'arrêt retient que, d'une part, l'équipement du véhicule par un dispositif de double commande permettrait au moniteur d'intervenir à tout moment pour l'immobiliser ou pour agir sur le volant tenu par l'élève soumis à ses directives, dont il lui appartenait de surveiller les gestes, de prévoir les maladroites, de les éviter et d'y remédier en tant que de besoin, d'autre part, que la marche du véhicule ne se faisait que sous le contrôle de ce moniteur, seul titulaire du permis de conduire, qui pouvait à tout moment retirer à l'élève la maîtrise du véhicule en intervenant directement et personnellement dans la conduite.* ».

¹⁹⁷⁸ En ce sens : BOURDOISEAU J., « La notion de conducteur : pratique, technique, théorie (ou l'art législatif) », in *Accident de la circulation, Classification, Droit commun, Droit des assurances, Droit des obligations*, mars 2020, [disponible en ligne] : <https://aurelienbamde.com/category/accident-de-la-circulation/>

entre le conducteur humain et le système de conduite automatisé ». Il est donc précisé que seule une personne physique peut revêtir la qualité de conducteur.

Dès lors, s'il n'est pas possible d'attribuer la qualité de conducteur à la personne physique qui a délégué le contrôle dynamique du véhicule au système de conduite hautement automatisé, ni au système lui-même, qui revêtirait alors une telle qualité ? Pour répondre à une telle question, il faut préciser qu'à ce stade d'autonomie, « *le véhicule peut être occupé ou non* »¹⁹⁷⁹. À défaut d'une présence humaine à bord du véhicule, une personne physique peut en effet être habilitée à intervenir à distance pour reprendre le contrôle dynamique du véhicule. Dans ce cas de figure, il sera analysé ultérieurement que la qualité de conducteur peut alors être attribuée à cette personne.

En somme, si la qualité de conducteur ne peut s'attribuer au système de conduite automatisé, se pose alors la question de l'attribution de cette qualité lors des intervalles de conduite.

454. La problématique de la maîtrise séquentielle du véhicule entre l'homme et le système de conduite. D'aucuns se sont d'ores et déjà questionnés sur la problématique de l'intervalle de conduite, c'est-à-dire « *du laps de temps pendant lequel le système – qui arrive à la limite de son domaine de conception ou qui fait face à une situation qu'il est incapable de gérer dans son propre domaine de fonctionnement – avertit l'individu de la nécessité d'une reprise en main* »¹⁹⁸⁰. À ce propos, plusieurs interrogations ont alors été soulevées par la doctrine. « *Faut-il considérer que la reprise en main est effectuée au déclenchement du signal ou lorsque l'individu a effectivement repris la main sur le véhicule ? Et comment faut-il traiter le cas où l'individu aurait ignoré la reprise en main ? Faut-il le considérer comme conducteur, ou non-conducteur ?* »¹⁹⁸¹. Dans ces divers cas de figure, plusieurs réponses sont désormais apportées par la nouvelle réglementation insérée au Code de la route, de sorte de conforter notre démarche.

Concernant la première interrogation soulevée, il faut considérer le fait que la reprise en main est effectuée lorsque la personne humaine a repris la main sur le contrôle dynamique du véhicule. En effet, les systèmes de conduite, tant partiellement qu'hautement automatisés, sont conçus pour effectuer des manœuvres de sécurité en l'absence d'intervention du conducteur

¹⁹⁷⁹ GOLA R, *art.cit.*, spéc. p. 57.

¹⁹⁸⁰ TERESI L., RAKOTOVAHINY M., JAMBORT S., « Incidences des systèmes de conduite automatiques sur les responsabilités civiles et pénales », *JCP* 2019, doct. 83, spéc. n° 13.

¹⁹⁸¹ *Ibid.*

humain¹⁹⁸². En cela, c'est le système qui serait *a priori* « conducteur ». Celui-ci conserve le contrôle dynamique du véhicule pendant ce temps. Mais il a déjà pu être observé qu'une telle qualité ne peut lui être attribuée. Faudra-t-il alors nécessairement s'interroger sur la notion de gardien du système.

Pour répondre au second questionnement, il faut distinguer selon que le conducteur ait été averti à temps pour que cette reprise en main puisse s'effectuer, ou que le conducteur ne se trouvait pas « en état et en position » pour pouvoir répondre à cette demande par le système. Dans la première hypothèse, la reprise en main peut ne pas avoir pu être opérée en raison d'une défaillance du système de conduite automatisé lui-même, lequel ne l'aurait pas alerté pour intervenir. Il nous semble alors difficile de considérer que la personne non avertie du danger existant et nécessitant une reprise manuelle du contrôle du véhicule soit qualifiée de conducteur, du moins au sens de l'article 2 de la loi du 5 juillet 1985. Pour autant, et cela rejoint la seconde hypothèse, dès lors qu'une exigence de contrôle du système pèse sur la personne physique ayant activé le système de conduite automatisé, il se pourrait alors que la personne conserve en réalité cette qualité tant au sens de l'article 2 que de l'article 4 de la loi du 5 juillet 1985.

In fine, lors de cet intervalle, la qualité de conducteur devrait s'apprécier *in concreto*. Cette appréciation emporte d'ailleurs un plus large consensus doctrinal¹⁹⁸³. La personne physique serait alternativement considérée comme conductrice et comme non-conductrice, en fonction des situations d'usage du véhicule à l'égard de l'individu et du système. Dans l'hypothèse où cette qualité est conservée par le conducteur humain, il faudrait néanmoins que soit transformée notre vision d'un conducteur au sens de la loi du 5 juillet 1985. Retenir une telle qualité aurait principalement pour objectif d'identifier un débiteur d'indemnisation, et non pas nécessairement le conducteur humain victime de l'accident corporel de la circulation. La personne humaine serait ainsi considérée comme conductrice, au sens de l'article 2 de la loi Badinter, lorsqu'elle n'aurait pas été avertie du danger et de la reprise en main nécessaire à l'exercice de l'activité de conduite. Cela serait encore le cas, lorsque le système défaillant pendant cette période d'intervalle n'aurait pas averti la personne habilitée à contrôler à distance un véhicule équipé d'un système de conduite hautement automatisé. À défaut de reprise en main demandée par les systèmes, la personne humaine demeure conductrice, tant au sens de l'article 2 de la loi Badinter qu'au regard de son article 4. Force est alors de constater que la qualité de conducteur serait en réalité très souvent visiblement conservée.

¹⁹⁸² Conformément aux art. 311-1-1, 5 et 311-1-1, 6 C. route, créé par décret n° 2021-873 du 29 juin 2021- art. 2.

¹⁹⁸³ V. entre autres : **BORGHETTI J.-S.**, « L'accident généré par l'intelligence artificielle autonome », *in Le droit civil à l'ère du numérique*, Actes du colloque du Master 2 Droit privé général et du laboratoire de droit civil, *JCP* 2017, n° spécial, p. 23 s., spéc. p. 25.

B. La qualité visiblement conservée de conducteur

455. **La prévalence du critère d'une maîtrise effective du véhicule.** La jurisprudence actuelle se contente d'une « certaine maîtrise »¹⁹⁸⁴, et non d'une maîtrise pleine et entière de la conduite du véhicule pour qualifier la personne de conducteur. Dès lors, il ne ferait visiblement aucun doute que la personne relayée à certains moments dans la conduite du véhicule soit alors qualifiée comme tel. Comme l'affirme un auteur, « *en restant au volant de la voiture et en étant en mesure de reprendre le contrôle de celui-ci en cas de nécessité, les tribunaux devraient estimer que la personne aurait, au sens de la jurisprudence, les moyens de maîtriser les instruments de conduite du véhicule, de telle sorte qu'elle devrait nécessairement être désignée comme conducteur* »¹⁹⁸⁵. *A priori*, il ne serait pas interdit d'entrevoir l'idée. En effet, la jurisprudence actuelle énonce « *que c'est la capacité à reprendre rapidement la maîtrise effective du véhicule de la part de celui qui a l'obligation d'en surveiller le fonctionnement qui sera déterminante de l'attribution de la qualité de conducteur* »¹⁹⁸⁶. Certains arrêts démontrent d'ailleurs que c'est « *tant la maîtrise effective du véhicule que la possibilité d'en reprendre le contrôle par celui qui a mission de surveillance qui permettent de désigner le conducteur* »¹⁹⁸⁷. C'est alors une conception « situation » de la notion de conducteur qui prévaudrait en l'espèce. Serait conducteur celui qui est assis aux commandes du véhicule, même s'il n'accomplit aucun acte de conduite ou de maîtrise¹⁹⁸⁸.

Un tel raisonnement trouverait alors nécessairement à s'appliquer lorsque la personne physique délègue le contrôle dynamique au système de conduite de manière partielle. Mais cela pose davantage de difficulté lorsque la délégation s'est opérée à l'égard d'un système de conduite hautement automatisé. L'individu ayant activé le système partiellement automatisé pourrait être ici comparé par exemple à un moniteur d'auto-école. Dans cette situation, la jurisprudence lui attribuerait la qualité de conducteur, du fait que « *l'équipement du véhicule*

¹⁹⁸⁴ V. à titre d'illustration : Cass. 2^e civ., 14 janv. 1987, n° 85-14.655 : *Bull. civ.* II, n° 2. Dans cet arrêt, la Cour de cassation a estimé que la personne au volant d'une voiture « *remorquée à l'aide d'une barre de fer courte et rigide* » conservait « *une certaine maîtrise dans la conduite de son véhicule remorqué [et qu'ainsi elle] en était restée conducteur au sens de la loi [du 5 juillet 1985]* ». V. également : CA Poitiers, 29 févr. 2012, *Gabriel Charrier c/Alain Herve*, n° 113, RG n° 11/00598, *JurisData* n° 2012-019767. Dans cette affaire, la Cour d'appel a affirmé que la personne installée dans une voiture en panne et remorquée par un tracteur au moment de l'accident de la circulation conservait la qualité de conducteur au sens de la loi Badinter, dès lors qu'elle avait manœuvré le volant et desserré le frein à main à cette fin, ce qui caractérisait une certaine maîtrise de son véhicule.

¹⁹⁸⁵ NEVEJANS N., *op.cit.*, spéc. p. 692, n° 831.

¹⁹⁸⁶ ANDREU L. (dir.), *op.cit.*, spéc. p. 78, n° 02.92.

¹⁹⁸⁷ *Ibid.*

¹⁹⁸⁸ À titre d'illustrations : Cass. 2^e civ., 29 mars 2012, n° 10-28.129 : *Bull. civ.* II, n° 59, *D.* 2013, p. 49, obs. GOUT O. ; Cass. 2^e civ., 28 mars 2013, n° 12-17.548 : *Bull. civ.* II, n° 62.

par un dispositif de double commande [lui] permettait d'intervenir à tout moment pour l'immobiliser ou pour agir sur le volant tenu par l'élève soumis à ses directives, dont il lui appartenait de surveiller les gestes, de prévoir les maladroites, de les éviter et d'y remédier en tant que de besoin », et parce que « la marche du véhicule ne se faisait que sous le contrôle de ce moniteur, seul titulaire du permis de conduire, qui pouvait à tout moment retirer à l'élève la maîtrise du véhicule en intervenant directement et personnellement dans la conduite »¹⁹⁸⁹. Mais un tel raisonnement doit-il nécessairement s'appliquer lorsque le véhicule est doté d'une autonomie élevée ? La réponse est moins sûre. Celle-ci l'est d'autant moins, dès lors que l'on sait que le véhicule maîtrise matériellement et intellectuellement la conduite du véhicule, et qu'il dispense la personne humaine d'intervenir dans son domaine de conception fonctionnelle. À moins de considérer que la personne humaine demeure en réalité tenue de superviser le contrôle dynamique du véhicule lorsque le système de conduite automatisé est activé¹⁹⁹⁰.

456. Une supervision intellectuelle du système de conduite automatisé indirectement demandé au conducteur. Le conducteur serait en réalité enjoint indirectement de superviser intellectuellement l'exercice du contrôle dynamique du véhicule par le système automatisé. Ce qui laisse perplexe puisque le système est lui-même censé surveiller l'environnement de conduite dans son domaine de conception fonctionnelle. Ce devoir de supervision avait été suggéré dans une certaine mesure par l'article 12 du décret du 29 mars 2018, précisant que « lors de l'activation des fonctions de délégation de conduite, une personne assure, en qualité de conducteur, la conduite du véhicule »¹⁹⁹¹. Cette dissociation « suppose que le conducteur soit susceptible de prendre en main le véhicule à tout moment, soit à la demande du système, soit lorsqu'il doit faire face à un risque que le système ne peut pas gérer »¹⁹⁹². Ce devoir est implicitement repris par le décret du 20 juin 2021. Malgré le fait que

¹⁹⁸⁹ V. *Supra* n° 120.

¹⁹⁹⁰ En ce sens : BENSAMOUN A., LOISEAU G. (dir.), *Droit de l'intelligence artificielle*, 2019, LGDJ, Les intégrales, 439 p, spéc. p. 104, n° 166.

¹⁹⁹¹ Décret n° 2018-211, 28 mars 2018 *relatif à l'expérimentation de véhicule à délégation de conduite sur les voies publiques* : JO 30 mars 2018, texte n° 3, art 12. Soulignons que cet article n'avait pas fait l'objet de modification par le décret n° 2020-1495 du 2 déc. 2020, modifiant le décret n° 2018-211 du 28 mars 2018 relatif à l'expérimentation de véhicules à délégation de conduite sur les voies publiques, JORF n° 0292 du 3 déc. 2020, texte n° 1.

¹⁹⁹² Décret n° 2018-211, 28 mars 2018 *relatif à l'expérimentation de véhicule à délégation de conduite sur les voies publiques* : JO 30 mars 2018, texte n° 3, art 12 : « II – Lors de l'activation des fonctions de délégation de conduite, le conducteur est à tout instant en capacité de prendre le contrôle du véhicule, notamment en cas d'urgence ou lorsque le véhicule sort des conditions d'utilisation définies par l'expérimentation ». Soulignons que cet article reste inchangé avec le décret n° 2020-1495 du 2 déc. 2020 modifiant le décret n° 2018-211 du 28 mars 2018 relatif à l'expérimentation de véhicules à délégation de conduite sur les voies publiques, JORF n° 0292 du 3 déc. 2020, texte n° 1.

les systèmes, tant partiellement qu'hautelement automatisés, surveillent eux-mêmes l'environnement de conduite dans leur domaine de conception fonctionnelle respectif, le conducteur doit malgré tout maintenir un certain niveau de vigilance¹⁹⁹³. Plus précisément, il lui est enjoint de rester « en état et en position », afin de répondre à la demande de reprise en main du système. Ceci se passe, tant lors de manœuvres effectuées dans le domaine de conception fonctionnelle du véhicule partiellement automatisé, que lorsque le véhicule hautelement automatisé arrive à la fin des manœuvres qu'il lui est possible d'effectuer dans son domaine de conduite. Faut-il dès lors partir du principe selon lequel la personne physique doit indirectement superviser la maîtrise intellectuelle du véhicule, même si le système de délégation de conduite la dispense pourtant d'intervenir pour assurer la sécurité routière¹⁹⁹⁴. C'est d'ailleurs cette supervision intellectuelle du système, indirectement imposée à la personne ayant délégué le contrôle dynamique du véhicule, qui lui permettrait de pouvoir intervenir en cas de nécessité dans l'exercice de l'activité de conduite, et d'ainsi reprendre le contrôle du véhicule. Une telle supervision sous-tendrait alors celle de la maîtrise matérielle du véhicule, justifiant que la personne humaine conserve sa qualité de conducteur, soit au sens de l'article 2 de la loi de 1985, soit au sens de l'article 4 de ladite loi.

457. Bilan du paragraphe second. En somme, la volonté affichée au sein des nouvelles dispositions du Code de la route est de faire de la personne physique une conductrice. Il faut néanmoins le rappeler : il ne s'agit pas nécessairement d'un conducteur au sens de l'article 4 de la loi Badinter. Si l'on s'en tient uniquement à la qualité d'une victime conductrice, celle-ci perdrait *in fine* son statut de conducteur lorsque le système de conduite automatisé est défaillant, dès lors qu'il exerce l'activité de conduite dans son domaine de conception fonctionnelle. Celle-ci la perdrait également dans l'hypothèse où elle est présente à bord du véhicule, mais ne bénéficie pas de la possibilité d'intervenir dans le contrôle dynamique de celui-ci. En effet, un intervenant extérieur pourrait alors être chargé de « *se tenir en état et en position* » pour reprendre en main ce contrôle, en cas de demande de reprise par le système de conduite. En pareilles situations, la personne victime à bord du véhicule devrait nécessairement être qualifiée

¹⁹⁹³ C'est précisément ce qu'affirme le nouvel article R. 412-17-1-I C. route : « *lorsque le véhicule est partiellement ou hautelement automatisé, le conducteur doit se tenir constamment en état et en position de répondre à une demande de reprise en main* ». En outre, l'article R. 412-17-1-II dudit code prévoit que « (...) *le conducteur doit également se tenir en état et en position d'effectuer sans délai une reprise en main afin d'exécuter les manœuvres qui lui incombent (...)* ».

¹⁹⁹⁴ En ce sens : TERESI L., *art.cit.*, p. 6.

de non-conducteur, et ainsi bénéficier de la protection privilégiée qu'offre la loi Badinter aux usagers non-conducteurs de la route victimes d'un accident corporel de la circulation.

458. Avant-propos conclusifs de la première section. En définitive, l'influence de la création partagée du risque d'accident sur la détermination de la qualité de conducteur victime est à la fois évidente et complexe. Prenant en considération les rôles, tant inhérents à la personne humaine qu'aux systèmes de conduite partiellement et hautement automatisés, la délégation de conduite priverait de sens la qualité de conducteur dans certains cas¹⁹⁹⁵.

Ce qu'il faut retenir, c'est le fait que l'individu qui prend l'initiative d'activer une fonction de conduite partiellement ou hautement automatisée, et qui l'utilise pour commander le véhicule, conserverait visiblement la qualité de conducteur au sens de l'article 2 de la loi Badinter, et non au sens de son article 4. Pour s'en convaincre, la personne ayant délégué le contrôle dynamique du véhicule à ces systèmes conserverait une telle qualité eu égard aux choix et aux obligations qui lui incombent. Il faudrait alors lui reconnaître la qualité de conducteur au sens de l'article 2 de la loi de 1985 seulement, et au regard de diverses situations. Il en serait ainsi dès lors qu'elle-seule a choisi d'activer le système de conduite automatisé, qu'elle-seule dispose de la capacité à reprendre rapidement le contrôle dynamique du véhicule, et qu'est exigé à son égard qu'elle se tienne « en état et en position » pour intervenir dans l'exercice de ce contrôle impliquant un devoir de supervision du système. En revanche, resterait conductrice, au sens de l'article 4 de la loi Badinter, la personne qui n'est pas en mesure de reprendre le contrôle dynamique du véhicule partiellement automatisé lorsque le système le lui demande. À cet égard, il demeure alors intéressant d'analyser l'impact de la création partagée du risque réalisé entre l'homme et le système sur la reconnaissance d'un traitement préférentiel du dommage corporel à la victime conductrice.

¹⁹⁹⁵ En ce sens : **PIERRE PH.**, « Quand E. Musk rencontrera R. Badinter, ou le pilotage automatique des véhicules automobiles à l'épreuve de l'indemnisation hexagonale des victimes d'accidents de la circulation », *RLDC* 2016, n° 141, p. 33 ; **BENSAMOUN A., LOISEAU G.**, « La gestion des risques de l'intelligence artificielle. De l'éthique à la responsabilité », *JCP G* 2017, n° 46, p.1203, spéc. n° 21.

Section 2. L'impact de la création partagée du risque réalisé sur la reconnaissance d'un traitement préférentiel du dommage corporel à la victime conductrice

459. L'analyse sémantique de l'impact de la création partagée du risque sur l'étendue de la privation du droit à indemnisation de la victime conductrice. La transformation de la conduite du véhicule en activité discontinuée va nécessairement influencer les modalités du régime d'indemnisation d'une victime conductrice accidentée. En effet, puisque la création du risque d'accident sera partagée entre la personne humaine conductrice et le système automatisé, le conducteur victime pourrait davantage se voir reprocher de nouvelles fautes opposables et notamment lors de la période de transition. Laquelle est le plus souvent qualifiée de « reprise en mains », et désigne le passage entre deux contrôles, de la personne vers la machine, ou inversement. En outre, ces fautes pourraient davantage lui être reprochées compte tenu du devoir de prudence imposé au conducteur pendant la phase de délégation de conduite. En réalité, c'est l'activité même de la délégation de la conduite à un véhicule partiellement automatisé qui constituerait un frein à la reconnaissance d'un traitement préférentiel du dommage corporel en faveur de la victime conductrice (§1). Précisons que cette reconnaissance ne saurait être que retardée car l'avènement des véhicules hautement et totalement automatisés contribuera au contraire à reconnaître à la victime conductrice un droit inconditionnel à réparation du dommage corporel. Pour l'heure, il demeure néanmoins possible d'envisager cette reconnaissance lorsque le système automatisé du véhicule aura seul provoqué la réalisation de l'accident de la circulation (§2).

§1. La reconnaissance retardée d'un traitement préférentiel du dommage corporel à la victime conductrice

460. Le maintien de la privation d'un droit inconditionnel à réparation du dommage corporel. Facteur d'un nouveau risque de la circulation, la conduite déléguée au véhicule équipé d'un système partiellement automatisé influe nécessairement sur le rôle du conducteur dans cette tâche de conduite. Ce rôle pourrait le priver d'un droit à une réparation irréductible du dommage corporel lorsqu'il consiste dans une intervention fautive de sa part dans l'exercice du contrôle du véhicule (A). La détermination de l'origine fautive de cette intervention (B) permettra d'appréhender clairement la mesure de son droit à indemnisation sur le fondement de la loi Badinter.

A. La considération de l'intervention fautive du conducteur dans l'exercice du contrôle du véhicule

461. Démarche. Lors de la période de transition du contrôle dynamique du véhicule, le conducteur pourrait se voir reprocher son intervention fautive dans l'exercice de ce contrôle afin que soit limité ou exclu son droit à indemnisation. En effet son intervention tant active que passive dans l'exercice de l'activité de conduite pourrait être constitutive d'une faute à l'origine causale de son dommage justifiant que celle-ci lui soit opposable en sa qualité de victime d'accident corporel de la circulation. Convient-il alors d'analyser les différentes situations dans lesquelles le conducteur doit intervenir.

462. Le défaut de réponse du conducteur constitutif d'une faute ? Comme l'affirme Monsieur le professeur Jean-Sébastien Borghetti, « *retenir une faute consistant à n'avoir pas repris les commandes supposerait l'existence d'un devoir de les reprendre dans certains cas, c'est-à-dire au fond d'un devoir pour la personne assise aux commandes de surveiller en permanence la marche de la voiture, ce qui contredit le principe même de la voiture autonome* »¹⁹⁹⁶. Un tel devoir est pourtant bien celui imposé au conducteur conformément aux nouvelles dispositions du Code de la route. Il est en effet clairement précisé que « *lorsque le véhicule est partiellement ou hautement automatisé, le conducteur doit se tenir constamment en état et en position de répondre à une demande de reprise en main* »¹⁹⁹⁷. La question se pose alors de savoir si la personne humaine, présente à bord du véhicule automatisé, peut se voir opposer une faute limitative ou exclusive d'indemnisation en qualité de victime conductrice, dès lors qu'elle serait restée passive face à la reprise en main demandée par le système¹⁹⁹⁸. *A priori*, serait opposable la faute qui consisterait à n'avoir pas repris le contrôle du véhicule alors même que le système, n'arrivant plus à le gérer, aurait alerté le conducteur et sollicité de sa part le contrôle manuel du véhicule. Cette faute d'abstention pourrait être caractérisée par un manque d'attention.

¹⁹⁹⁶ **BORGHETTI J.-S.**, « L'accident généré par l'intelligence artificielle autonome », *art.cit.*, spéc. p. 25.

¹⁹⁹⁷ Art. R. 412-17-1, I C. route, créé par décret n° 2021-873 du 29 juin 2021- art.4.

¹⁹⁹⁸ Nous excluons de notre analyse le véhicule équipé d'un système de conduite hautement automatisé qui ne serait conduit par aucune personne physique présente à bord du véhicule, mais uniquement par un intervenant extérieur pouvant éventuellement agir à distance sur le contrôle dynamique du véhicule.

463. La caractérisation de la faute d'abstention. La faute d'abstention du conducteur pourrait s'expliquer par son manque d'attention dans la surveillance, tant de son environnement de conduite que de celui opéré directement par le système et dont il est indirectement tenu de superviser. Plusieurs raisons pourraient expliquer la commission de cette faute. Celle-ci pourrait trouver sa source dans un certain nombre de biais dont la délégation de conduite est à l'origine.

464. Premier facteur. Tout d'abord, le fait même d'avoir délégué le contrôle dynamique du véhicule au système pourrait être un premier facteur. À partir du niveau 3 d'autonomie du véhicule, le comportement et la capacité de réaction du conducteur pourraient être affectés par l'exercice même des systèmes de conduite automatisés (SCA). En effet, ceux-ci le déchargent temporairement d'une partie des activités liées à la conduite¹⁹⁹⁹. L'existence de la délégation de conduite influencerait ainsi sur le temps et la qualité de reprise en main du véhicule, dès lors qu'elle serait vectrice de « *l'absence de vigilance, perte de conscience de la situation, dégradation des compétences de conduite, surcharge mentale en situation complexe ou de danger imminent, confiance excessive dans l'automate et ses possibilités* »²⁰⁰⁰. Tout ceci pourrait affecter l'état psychique du conducteur, sans qu'il ait lui-même adopté un comportement déviant qui participe de cet état. Plus encore, la confiance excessive que le conducteur pourrait adopter dans l'utilisation d'un tel système, pourrait entraîner une baisse de niveau de son attention, voire même « *l'apparition de comportements déviants, tels que l'usage immodéré d'écrans en tous genres, téléphoniques ou de jeux, ou même des déplacements à l'intérieur du véhicule* »²⁰⁰¹. En somme, l'existence même d'une délégation de conduite possible au système automatisé du véhicule pourrait être vectrice d'une faute d'abstention opposable au conducteur.

465. Second facteur. Lorsque le véhicule fonctionne en phase d'autonomie, il est prescrit au conducteur d'être disponible, c'est-à-dire d'être « *en capacité de reprendre manuellement la conduite du véhicule, lors de l'émission d'une demande de transition par le système automatisé et à l'issue de la phase de transition* »²⁰⁰². Cette disponibilité nécessiterait

¹⁹⁹⁹ TERESI L., RAKOTOVAHINY M.-A., « Enjeux juridiques liés à l'information et la formation des conducteurs des véhicules à délégation de conduite », CCE 2020, étude 8.

²⁰⁰⁰ *Ibid.*

²⁰⁰¹ PIERRE PH., « Quand E. Musk rencontrera R. Badinter, ou le pilotage automatique des véhicules automobiles à l'épreuve de l'indemnisation hexagonale des victimes d'accidents de la circulation », RLDC 2016, n° 141, p. 33.

²⁰⁰² Conformément au Règlement ALKS, Règlement ONU n° 157 - Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne leur système automatisé de maintien dans la voie [2021/389],

donc un certain niveau d'attention de la part du conducteur. Ce dernier serait considéré comme étant attentif, au regard de plusieurs critères qu'il incombe en réalité au système de détecter. Plus précisément, la vérification du niveau d'attention du conducteur s'effectuerait à travers une sorte de devoir de surveillance auquel le système est tenu²⁰⁰³. Dès lors, afin que celui-ci puisse « détecter s'il est disponible et s'il se trouve dans une position de conduite appropriée pour répondre à une demande de transition »²⁰⁰⁴, le système examinera par exemple si le regard du conducteur est « principalement dirigé vers la route devant lui », ou « vers les rétroviseurs », ou encore s'il effectue « des mouvements de tête principalement orientés vers la tâche de conduite »²⁰⁰⁵. Si le système considère que le conducteur est indisponible, ce dernier est tenu d'émettre « immédiatement un avertissement distinct jusqu'à ce que soient détectées des actions appropriées de la part du conducteur ou que soit émise une demande de transition. Si cet avertissement se poursuit pendant 15 secondes au plus, une demande de transition doit être émise »²⁰⁰⁶. Les constructeurs automobiles ont en effet l'obligation d'assurer la sécurité des usagers de la route²⁰⁰⁷. Pour ce faire, ils doivent notamment mettre en place des systèmes de sécurité intégrés, destinés à avertir efficacement le conducteur d'un danger, tel « un avertissement sonore pour le réveiller, un voyant lumineux pour attirer son attention, un message sur l'écran LCD de l'habitacle qui interromprait le visionnage d'un film, etc. »²⁰⁰⁸. Dans l'hypothèse où le conducteur ignore les alertes envoyées par le système de conduite automatisé, cela signifie que son niveau d'attention est particulièrement faible. Il nous faudra alors comprendre pourquoi son niveau de vigilance aura été à ce point obstrué. De cette compréhension sera-t-il possible d'en tirer toute conclusion utile, précisément à l'égard d'une éventuelle faute d'abstention qui pourrait lui être opposable afin de limiter ou d'exclure son droit à indemnisation.

entré en vigueur sur le plan international le 22 janv. 2021, ECE/TRANS/ WP.29/2020/81. V. notamment : **VINGIANO I.**, « *ALKS*, une approche juridique du système », *JCP G* 2021, p. 346, spéc. p. 348.

²⁰⁰³ « *Il est important de surveiller l'attention du conducteur afin d'avoir l'assurance qu'il est suffisamment vigilant pour être prêt et apte à reprendre le contrôle dynamique du véhicule* » : ECE/TRANS/WP. 1/2019/Rev. 2, spéc. §18.

²⁰⁰⁴ Conformément au §6.1.3 du Règlement *ALKS*, ONU n° 157, ECE/TRANS/ WP.29/2020/81, entré en vigueur sur le plan international le 22 janv. 2021.

²⁰⁰⁵ Conformément au §6.3.1.1 a), b) et c) du Règlement *ALKS*, ONU n° 157, ECE/TRANS/ WP.29/2020/81, entré en vigueur sur le plan international le 22 janv. 2021.

²⁰⁰⁶ Conformément au §6.1.3.1 du Règlement *ALKS*, ONU n° 157, ECE/TRANS/ WP.29/2020/81, entré en vigueur sur le plan international le 22 janv. 2021.

²⁰⁰⁷ Conformément à l'art. L. 311-1 C. route : « *les véhicules doivent être construits, commercialisés, exploités, utilisés, entretenus et, le cas échéant, réparés de façon à assurer la sécurité de tous les usagers de la route* ».

²⁰⁰⁸ **NEVEJANS N.**, *op.cit.*, spéc. p. 693, n° 831.

466. La détermination d'une mauvaise gestion humaine du risque résultant de l'utilisation du système de conduite automatisé. Il n'est pas attendu de la part du conducteur qu'il reprenne le contrôle du véhicule lorsque le système est activé dans son domaine de conception fonctionnelle. On attend de lui qu'il réagisse lorsque le système le lui demande. Cette exigence de reprise en main demeure l'aspect le plus critique de la délégation de conduite pour le conducteur. Cela lui impose en effet de redoubler d'attention et de vigilance à l'égard du système et de l'environnement de conduite, alors même qu'il est pourtant censé être déchargé de la surveillance du contrôle dynamique du véhicule²⁰⁰⁹. Lors de cette phase de délégation, le rôle actif du conducteur pourrait être constitutif d'une faute de conduite à proprement parler. Cette faute consisterait en la maîtrise incorrecte du véhicule²⁰¹⁰ que les juges apprécient d'ores et déjà eu égard au respect des règles relatives à la sécurité routière²⁰¹¹. Conformément aux nouvelles dispositions relatives à la réglementation des véhicules automatisés au sein du Code de la route, deux types de fautes seraient susceptible de limiter ou d'exclure l'indemnisation à laquelle a droit la victime conductrice sur le fondement de l'article 4 de la loi Badinter²⁰¹². La première consisterait en une reprise manuelle inopinée du contrôle dynamique délégué au véhicule automatisé. La seconde consisterait à avoir repris à contretemps un tel contrôle.

467. Une reprise en main volontaire inopinée. Inopinément, le conducteur pourrait tout d'abord interférer volontairement, mais à mauvais escient, dans l'exercice du contrôle dynamique du véhicule délégué au système, sans que ce dernier n'ait été alerté d'une demande de reprise en main. L'accident de la circulation impliquant un véhicule pourvu d'une autonomie de niveau 3, doté d'un système de conduite partiellement automatisé, tel que la *Google Car*, permet d'illustrer nos propos²⁰¹³. À l'approche d'un piéton, la voiture partiellement autonome avait par exemple enclenché la procédure de freinage afin de laisser ce dernier traverser. Mais doutant de l'efficacité du système automatisé, le conducteur avait de lui-même pris la décision d'appuyer brusquement sur la pédale de freinage. La voiture automatisée s'étant alors arrêtée

²⁰⁰⁹ En ce sens : TERESI L., RAKOTOVAHINY M., JAMBORT S., « Incidences des systèmes de conduite automatiques sur les responsabilités civiles et pénales », *JCP* 2019, doct. 83, spéc. n° 13.

²⁰¹⁰ En ce sens : RIDEL X., *art.cit.*, étude 3, n° 2.

²⁰¹¹ V. *Supra* n° 174.

²⁰¹² En ce sens : BORGHETTI J.-S., « L'accident généré par l'intelligence artificielle autonome », *art.cit.*, spéc. p. 25.

²⁰¹³ Sur un tel accident d'octobre 2013, v. notamment le Rapport *Google Self-Driving Car Project Monthly Report*, mai 2015, [disponible en ligne] : <https://www.leblogdomotique.fr/wp-content/uploads/2015/06/report-0515.pdf>. Sur l'analyse de cet accident, v. : COULON C., « Du robot en droit de la responsabilité civile : à propos des dommages causés par les choses intelligences », *RCA* 2016, étude 6, spéc. n° 18.

plus vite que ce qui était prévu, celle-ci fut alors percutée par une autre voiture qui venait de déboîter sur cette même voie de circulation. Le problème venait en l'espèce de l'intervention inopinée du conducteur, ayant eu pour conséquence de modifier l'algorithme de l'intelligence artificielle. Cet exemple permet d'entrevoir l'idée selon laquelle une mauvaise prise de décision de la part de la personne humaine à bord d'un véhicule dont le système intelligent est activé, peut être à l'origine de la survenance de l'accident, et incidemment être constitutive d'une faute de conduite. Cet agissement fautif, caractérisé par un manque de confiance en l'intelligence artificielle du système, aurait alors pour effet de limiter ou de réduire l'indemnisation de la victime conductrice en cas d'accident corporel de la circulation. En outre, et toujours de manière inopinée, il se pourrait que le conducteur ait involontairement interféré dans l'exercice du contrôle dynamique du véhicule délégué au système, sans que ce dernier n'ait été alerté d'une demande de reprise en main.

468. Une reprise en main involontaire inopinée. Par instinct ou de manière machinale, pourrait être envisagée l'hypothèse selon laquelle le conducteur n'a pas fait exprès de reprendre le contrôle du véhicule automatisé impliqué dans l'accident. Cet agissement pourrait en soi constituer une faute de conduite et donc lui être opposable. Cette situation viendrait alors limiter ou exclure son droit à indemnisation en qualité de victime de l'accident corporel de la circulation.

Néanmoins, l'existence avérée d'une telle faute demeurerait *a priori* impossible du fait que l'intervention du conducteur pourrait être visiblement contrecarrée par le système lui-même. Il en serait ainsi, dès lors que ce dernier n'a pas émis de demande de reprise manuelle du contrôle du véhicule. Lorsque le système est activé, l'intervention du conducteur déclencherait une demande de reprise en main²⁰¹⁴. Dans cette période de transition, il incomberait en réalité au système intelligent de déterminer si cette intervention est involontaire²⁰¹⁵, et d'agir alors en conséquence. Au-delà d'un « *seuil raisonnable destiné à empêcher une neutralisation involontaire* », le système de conduite automatisé ne pourrait être neutralisé²⁰¹⁶. Le système

²⁰¹⁴ Conformément au §6.3.4 du Règlement ALKS, ONU n° 157, ECE/TRANS/ WP.29/2020/81, entré en vigueur sur le plan international le 22 janv. 2021 : « *toute intervention du conducteur sur la commande d'accélérateur ou de frein doit immédiatement déclencher une demande de transition (...)* ».

²⁰¹⁵ Conformément au §5.4.1 du Règlement ALKS, ONU n° 157, ECE/TRANS/ WP.29/2020/81, entré en vigueur sur le plan international le 22 janv. 2021 : « *lorsqu'il est activé, le système doit discerner toutes les situations dans lesquelles il doit rendre le contrôle au conducteur* ».

²⁰¹⁶ Conformément au §6.3.1 du Règlement ALKS, ONU n° 157, ECE/TRANS/ WP.29/2020/81, entré en vigueur sur le plan international le 22 janv. 2021 : « *l'intervention du conducteur sur la commande de direction doit neutraliser la fonction de commande du déplacement latéral du système, lorsque cette intervention dépasse un seuil raisonnable destiné à empêcher une neutralisation involontaire* » ; §6.3.4 du Règlement ALKS : « *toute intervention du conducteur sur la commande d'accélérateur ou de frein doit immédiatement déclencher une*

serait donc en mesure d'ignorer l'intervention d'un conducteur s'il juge que cette intervention inopinée est involontaire et à risque²⁰¹⁷. En somme, il incombe au conducteur de ne pas intervenir de manière involontaire dans la neutralisation du système. Mais si tel est le cas, il semble alors que le système est en mesure d'empêcher cette action dans un objectif de sécurité routière. Un tel agissement ne saurait dès lors être constitutif d'une faute.

469. Une reprise en main tardive. Le délai de réaction d'un conducteur en cas de demande imprévue de reprise manuelle du contrôle dynamique du véhicule par le système automatisé pose une véritable difficulté quant à l'existence éventuelle d'une faute opposable au conducteur. La résolution du Parlement européen de 2017 avait attiré l'attention sur le fait qu'un tel délai « *revêt une importance capitale et demande, par conséquent aux acteurs concernés de prévoir des valeurs réalistes qui seront déterminantes pour les questions relatives à la sécurité et à la responsabilité* »²⁰¹⁸. Il est ainsi enjoint au conducteur de reprendre le contrôle manuel du véhicule avant l'expiration de la période de transition. Précisément, cela s'opère entre le moment où il est informé de la demande de reprise en main par le système, et la manœuvre à risque minimal ou d'urgence que le système pourrait accomplir s'il n'intervient pas à temps²⁰¹⁹. Le temps de réaction est apparemment estimé entre cinq et dix secondes, permettant à la personne assise aux commandes de se reconcentrer sur les tâches de conduite²⁰²⁰. Les expériences de psychologie cognitive au sein de simulateurs de conduite ont démontré qu'il fallait même au moins dix secondes à un conducteur pour reprendre le contrôle dynamique du véhicule après l'avoir laissé en mode conduite automatisée²⁰²¹. Aussi, il pourrait lui être reprocher son manque de réactivité dès lors qu'il doit « se tenir en état et en position » pour répondre à une demande de reprise manuelle de contrôle du véhicule. Une faute caractérisée

demande de transition (...), lorsque l'intervention dépasse un seuil raisonnable destiné à prévenir les interventions involontaires ».

²⁰¹⁷ Conformément au §6.3.5 du Règlement *ALKS*, ONU n° 157, ECE/TRANS/ WP.29/2020/81, entré en vigueur sur le plan international le 22 janv. 2021 : « *l'effet de l'intervention du conducteur sur une commande peut être réduit ou supprimé par le système si celui-ci a détecté un risque de collision imminente occasionné par cette intervention* ».

²⁰¹⁸ Point 26 de la Résolution du Parlement européen du 16 févr. 2017 contenant des recommandations à la Commission concernant des règles de droit civil sur la robotique (2015/ 2103(INI)).

²⁰¹⁹ Conformément à l'art. R. 311-1-1, al. 3.1 et 3.2 C. route, créé par décret n° 2021-873 du 29 juin 2021 - art.2.

²⁰²⁰ « Série Robotique – 1 – Les révolutions en chaîne de la voiture sans conducteur », ParisTech Review [en ligne], 19 juin 2014, disponible sur : <http://www.paristechreview.com/2014/06/19serie-robotique-1-automobiles-sans-conducteur/> ; **DOGAN E., RAHAL M.-C., DEBORNE R., DELHOMME P., KEMENY A., PERRIN J.**, « Transition of Control in a Partially Automated Vehicle : Effects of Anticipation and Non-Driving-Related Task Involvement », in *Transportation Research : Part F, Traffic Psychology and Behaviour*, 2017, pp. 205-215, spéc. p. 209.

²⁰²¹ En ce sens : **PERRIN J.** « Voitures autonomes : responsabilité, droit et éthique », in **STROWEL A., LAZARO Ch.**, (coord.), *Des véhicules autonomes à l'intelligence artificielle, Droit, politique et éthique*, 2020, Larcier, CRIDES, Centre Jean Renault, pp. 25-46, spéc. p. 27.

par un défaut de contrôle du véhicule pendant cette phase de transition pourrait donc logiquement lui être opposable pour limiter ou réduire son droit à indemnisation en sa qualité de victime de l'accident corporel²⁰²². Serait donc ici en cause le facteur temps. En outre, le fait que les systèmes de conduite partiellement et hautement automatisés puissent effectuer des manœuvres, à risque minimal ou d'urgence, démontrent que ceux-ci sont programmés pour anticiper le fait qu'un conducteur ne puisse pas reprendre manuellement la conduite du véhicule. Cette possibilité sème alors le doute quant à la possible faute de conduite opposable au conducteur qui n'aurait réagi que tardivement. Au surplus, il faudra néanmoins tenir compte de l'intervention active du conducteur, bien que tardive en cas d'accident corporel survenu, pour juger de l'établissement et de l'appréciation de cette faute. C'est en effet cette intervention qui la distingue de la faute d'abstention. Cette période de reprise en main nous semble particulièrement délicate à appréhender quant à l'opposabilité d'une potentielle faute au conducteur victime d'un accident corporel. Plus encore, lorsque le conducteur aura repris le contrôle manuel du véhicule mais qu'un accident de la circulation se serait tout de même produit

470. Le cas particulier d'une reprise en main non tardive. Sur les routes américaines circulent de nombreux véhicules automatisés à titre expérimental. Parmi les accidents d'ores et déjà survenus dans lesquels sont impliqués ce type de véhicule, l'un d'eux sert de support au service de notre raisonnement. Une *Lexus*, modèle AV de Google, fut en 2015 impliquée dans un accident de la circulation alors que le conducteur avait repris le contrôle manuel du véhicule dans le délai imparti²⁰²³. S'il a pu être affirmé que le conducteur avait bel et bien désactivé à temps le mode autonome du véhicule, cette intervention n'a cependant pas empêché la survenance de l'accident. Un même événement accidentel pourrait se reproduire sur les routes françaises. Or, conformément aux nouvelles dispositions inscrites au sein du Code de la route, il semblerait que la responsabilité du conducteur doive être retenue à l'égard de l'accident, alors même qu'aucune faute de conduite ne puisse lui être opposable en sa qualité de victime. Ce cas de figure laisse perplexe. Le conducteur demeurerait sans doute responsable de l'accident au sens de l'article 2 de la loi Badinter. Mais à supposer qu'aucune faute de conduite à l'origine de son dommage corporel imputable à l'accident ne lui soit reprochée, la

²⁰²² Précisons que l'exigence de reprendre en main « *sans délai* » le contrôle du véhicule hautement automatisé, prévue à l'article R. 412-17, II du Code de la route, ne concerne que le conducteur intervenant à distance sur la conduite du véhicule. Cela pourrait d'ailleurs être perçu comme une volonté du législateur de ne laisser aucune possibilité à ce dernier de s'exonérer de sa responsabilité.

²⁰²³ Sur un tel accident de février 2015, v. notamment le rapport *Google Self-Driving Car Project Monthly Report*, mai 2015, [disponible en ligne] : <https://www.leblogdomotique.fr/wp-content/uploads/2015/06/report-0515.pdf>.

règle issue de l'article 4 de la loi Badinter resterait alors sans effet. Il est alors opportun de tenter de déterminer la nature des fautes qui seraient potentiellement opposables au conducteur au regard de toutes ces situations.

471. La détermination de la nature de ces fautes potentiellement opposable au conducteur au sens de la loi de 1985. Partant de l'hypothèse selon laquelle le conducteur ignore les alertes envoyées par le système de conduite automatisé, ainsi que l'émission d'une demande de reprise manuelle du contrôle dynamique du véhicule, son rôle passif pourrait être perçu telle une faute simple au sens de l'article 4 de la loi du 5 juillet 1985. Il en va de même de la faute de conduite commise par le conducteur qui n'aurait pas repris à temps le contrôle manuel du véhicule, malgré l'alerte et l'émission de la demande de reprise par le système. Dans ces deux cas de figure, ces fautes simples, qui trouvent leur origine dans une mauvaise utilisation du véhicule automatisé, emporteront par conséquent une limitation, voire une exclusion de l'indemnisation de la victime conductrice. Il appartiendra néanmoins au législateur de demain de décider si ces fautes revêtent une telle nature. À défaut, les juges devront les apprécier souverainement. L'appréciation des fautes respectives se fera sans doute de manière unilatérale, autrement dit sans considération du degré de gravité de la faute ayant été commise par le conducteur et le système intelligent. Gageons néanmoins qu'une telle méthode ne soit pas celle adoptée à l'avenir par les juges, tant celle-ci demeure sévère à l'égard d'une victime conductrice²⁰²⁴. Rappelons qu'une telle méthode, qu'il pourrait être enjoint aux juges du fond de respecter, joue comme un motif de déchéance du droit à indemnisation du conducteur victime²⁰²⁵.

472. L'appréciation délicate de l'intervention fautive du conducteur. L'intervention du conducteur peut être appréciée, non sans difficultés, comme étant constitutive d'une faute pouvant lui être opposée, de sorte de limiter ou d'exclure son droit à indemnisation. L'appréciation de la faute d'abstention ne peut effectivement s'expliquer du fait de la nature même des véhicules automatisés. Cette nature participerait en tout cas de toute velléité de la part du conducteur d'en prendre le contrôle²⁰²⁶. En l'état des textes actuels, si le conducteur

²⁰²⁴ V. *Supra* n°186.

²⁰²⁵ En ce sens : **GROUDEL H.**, « Comment traiter le dommage causé à soi-même ? Point de vue privatiste », *art.cit.*, spéc. p. 5. V. aussi : **MAZEAUD D., PIERRE PH.**, « Le régime d'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation », *Lamy Droit de la responsabilité civile*, avril 2013, étude 311, spéc. n° 311-82.

²⁰²⁶ V. les propos de Monsieur Cédric Coulon : « *le propre de telles voitures étant de soulager ses occupants d'une conduite supposée beaucoup moins dangereuse lorsqu'elle est assurée par une intelligence artificielle, on serait*

abandonne volontairement ou involontairement la supervision de la tâche de conduite qui est déléguée au système, cet abandon de contrôle du véhicule au système de conduite automatisé devrait nécessairement être apprécié comme une faute opposable à la victime conductrice de l'accident corporel de la circulation²⁰²⁷. L'appréciation de la faute commise est alors singulière. Celle-ci s'analyse telle une mauvaise coopération avec le système automatisé lors de la période de transition de délégation du contrôle dynamique du véhicule, s'apparentant alors en réalité à une erreur. Cette erreur observée dans l'exercice de l'activité de conduite sera sans doute plus difficile à identifier, et donc à apprécier, que la faute d'abstention. Cette dernière pourrait en effet être présumée au regard du devoir incombant au conducteur de « se tenir en état et en position » afin de répondre à une demande de reprise manuelle du véhicule par le système. En outre, l'intervention fautive du conducteur qui trouve son origine dans l'utilisation du système automatisé sera sans doute difficile à apprécier au regard de la capacité opérationnelle et décisionnelle du système automatisé.

473. L'appréciation problématique de l'intervention fautive du conducteur.

Concrètement, pourquoi le conducteur se verrait-il opposer de telles fautes dans la mesure où le système automatisé est doté de la capacité de mettre le véhicule en sécurité²⁰²⁸. Pendant la phase de transition, « *le système doit continuer à fonctionner. Il peut réduire la vitesse du véhicule pour assurer son fonctionnement en toute sécurité, mais il ne doit pas l'arrêter, sauf si la situation l'exige (par exemple, si la trajectoire du véhicule est barrée par un véhicule ou un obstacle) ou à la suite d'un avertissement tactile (...) déclenché à une vitesse inférieure à 20 km/h* »²⁰²⁹. Le rôle tant passif qu'actif du conducteur sera difficile à apprécier dès lors qu'il pourrait très bien être sans effet sur le maintien du contrôle dynamique par le système. En outre, il est enjoint au système d'engager automatiquement des manœuvres de sécurité, voire de les exécuter en l'absence ou lors d'une reprise manuelle tardive des commandes du véhicule par le conducteur. Dans certaines hypothèses, le conducteur peut ne pas avoir eu la possibilité d'intervenir, ou ne pas pouvoir intervenir à temps, à la suite de la demande de reprise en main par le système. Or, le fait que le système peut être amené à effectuer automatiquement une

tenté de suspecter a priori toute velléité d'en prendre le contrôle » : COULON C., « Révision de la Convention de Vienne sur la circulation routière : les voitures autonomes (pas tout à fait) sur la ligne de départ », *art. cit.*, alerte 17.

²⁰²⁷ En ce sens : COULON C., *Ibid.*

²⁰²⁸ Ordonnance n° 2021-443, 14 avr. 2021 relative au régime de responsabilité pénale applicable en cas de circulation d'un véhicule à délégation de conduite et à ses conditions d'utilisation : JO 15 avr. 2021, texte n° 36, *JCP G* 2021, 465 ; *D.* 2021, p. 743.

²⁰²⁹ Conformément au §5.4.3 du Règlement ALKS, ONU n° 157, ECE/TRANS/ WP.29/2020/81, entré en vigueur sur le plan international le 22 janv. 2021.

« manœuvre à risque minimal » ou une « manœuvre d'urgence »²⁰³⁰, ces interventions dites fautives paraissent difficiles à apprécier et à établir afin que soit limité ou exclu le droit à indemnisation de la victime conductrice. Ce qui est certain, c'est qu'une appréciation *in concreto* de la situation accidentelle devra nécessairement être retenue afin de prendre en compte, ou non, la considération de l'intervention tant passive qu'active du conducteur. Les juges devront sans doute s'interroger sur les raisons ayant concouru à l'absence ou à la tardiveté de la reprise manuelle du contrôle du véhicule, soit déterminer l'origine de l'intervention fautive du conducteur.

B. La détermination de l'origine de l'intervention fautive du conducteur

474. Les facteurs envisagés. Plusieurs raisons doivent être avancées pour justifier de l'absence ou du faible niveau de vigilance du conducteur. Celui-ci pourrait être, totalement ou tardivement, empêché de reprendre le contrôle dynamique du véhicule. Certaines raisons dépendent de l'état même du conducteur (1), lorsque d'autres sont relatives à la position qu'il aurait pu adopter pendant la délégation de conduite (2).

1. L'influence de l'état du conducteur

475. L'annihilation de l'état du conducteur. Le conducteur peut être empêché d'agir en raison d'un facteur interne, extérieur à sa volonté. Au moment où l'alerte, voire la demande de reprise manuelle du contrôle dynamique, a été émise par le système, l'état physique et psychique du conducteur peut se trouver annihilé en raison d'une défaillance de l'une de ses capacités perceptives, motrices ou cognitives nécessaires à l'activité de conduite²⁰³¹. Il résulte d'une jurisprudence constante que les conséquences dommageables subies par une victime conductrice, et qui résultent d'une prédisposition pathologique méconnue, sont indemnisables au titre du fait générateur, dès lors que celui-ci constitue la cause de leur survenance²⁰³². Dans

²⁰³⁰ V. *Supra* n°443.

²⁰³¹ V. à ce propos : *Supra* n°302.

²⁰³² Pour quelques illustrations récentes : Cass. 2^e civ., 20 mai 2020, n° 18-24.095 : *Bull. civ. II, RCA* 2020, comm. 147, note HOCQUET-BERG S. ; Cass. 2^e civ., 23 nov. 2017, n° 16-22.479 ; Cass. 2^e civ., 29 sept. 2016, n° 15-24.541 ; Cass. 2^e civ., 19 mai 2016, n° 15-18.784, *RCA* 2016, comm. 214, note HOCQUET-BERG S. ; *Gaz. pal.* 2016, n° 39, p. 52, obs. EHRENFELD M. ; Cass. crim., 11 janv. 2011, n° 10-81.716, *Inédit* ; Cass. 2^e civ., 8 juill. 2010, n° 09-67.592, *Inédit*. En l'espèce, la deuxième chambre civile affirme que « le droit de la victime à obtenir l'indemnisation de son préjudice corporel ne saurait être réduit en raison d'une prédisposition pathologique, lorsque l'affection qui en est issue n'a été provoquée ou révélée que par le fait dommageable ». *Adde* : BAKOUCHE D., *art.cit.*, n° 659.

le cas par exemple d'un malaise brutal du conducteur, il est évident qu'aucune faute d'abstention, ni erreur fautive dans la conduite, ne pourrait lui être reprochée si cette perte de conscience est imprévisible et qu'elle n'est pas le résultat d'une pathologie que le conducteur connaissait²⁰³³. En revanche, dès lors qu'une pathologie aurait été connue par le conducteur, participant de la soudaineté de la défaillance psychique et physique du conducteur, de telles fautes pourraient lui être opposées pour limiter ou exclure son droit à indemnisation²⁰³⁴. En outre, ces mêmes fautes pourraient lui être opposables dès lors que le conducteur aurait été totalement ou partiellement empêché d'agir à temps, en raison d'un facteur interne volontaire.

476. L'altération de l'état du conducteur. Un comportement anormal à l'origine de la non reprise en main ou de la reprise en main tardive du contrôle dynamique du véhicule pourrait présumer des fautes commises par le conducteur dans le contexte de délégation de conduite. Il s'agirait ici d'une faute de comportement qui serait « *consubstantielle ou intrinsèque à la personne même du conducteur* »²⁰³⁵, et qui contribuerait indirectement à l'altération de son état. Constituerait par exemple une faute de comportement le fait que le conducteur soit sous l'emprise de produits alcoolisés ou de stupéfiants²⁰³⁶. La Haute juridiction retient actuellement une logique causaliste à l'égard de cette faute au titre de l'accident de la circulation²⁰³⁷. Selon celle-ci, « *la faute doit être causale, même s'il s'agit d'une faute de comportement, et la causalité ne peut être présumée* »²⁰³⁸. Dès lors, afin que cette faute de comportement influe sur la mesure de l'indemnisation à laquelle a droit le conducteur victime, sa relation causale doit être établie de manière directe et certaine avec la réalisation du dommage imputable à l'accident au titre duquel le conducteur est totalement ou partiellement à l'origine. En cela, dans le cas où le conducteur se serait abstenu de répondre, ou qu'il aurait répondu de manière trop tardive à une demande de reprise manuelle du contrôle dynamique du véhicule, les juges pourraient alors présumer que la commission de cette faute d'abstention, ou d'une erreur fautive de conduite, est caractérisée du fait d'un comportement anormal commis en amont, voire pendant l'exercice de la conduite déléguée au système. Pour que ces fautes influent sur le *quantum* de l'indemnisation de la victime conductrice, il faudrait encore considérer que celles-ci sont à l'origine de la survenance de l'accident corporel de la circulation, et qu'elles

²⁰³³ V. à ce propos : *Supra* n°304.

²⁰³⁴ V. à ce propos : *Supra* n°303.

²⁰³⁵ RIDEL X., *art.cit.*, étude 3, n° 4.

²⁰³⁶ V. sur ce point : *Supra* n°175.

²⁰³⁷ V. sur ce point : *Supra* n°175.

²⁰³⁸ Cass. Ass. plén., 6 avr. 2007, n° 05-15.950 : *Bull. A.P.*, n° 5, et n° 05-81.350 : *Bull. A.P.*, n° 6, *JCP* 2007, II, 10078, note JOURDAIN P. ; *RGDA* 2007, p. 613, note LANDEL J. ; *D.* 2007, p. 1839, note GROUDEL H.

ont également joué, de manière directe et certaine, un rôle causal dans la survenance du dommage corporel subi²⁰³⁹. Afin que soit établie cette relation causale, le dispositif d'enregistrement des données de délégation de conduite équipant à l'avenir les véhicules automatisés pourrait être ici d'une grande utilité.

477. En définitive, si l'état du conducteur peut certainement influencer le degré de vigilance qui est attendu de sa part lorsque le système est activé, il en est de même de sa position. D'autres raisons inhérentes à son niveau d'attention révèlent la position que ce dernier est censé avoir adopté.

2. L'influence de la position du conducteur

478. **La distraction du conducteur.** Le conducteur peut s'abstenir d'agir, ou encore d'agir trop tardivement au titre de la reprise du contrôle dynamique du véhicule. L'abstention peut résulter d'un facteur externe à son état qui l'aurait distrait, au point de ne pas être assez attentif à l'alerte ou à la demande de reprise en main du contrôle dynamique du véhicule émise par le système. La distraction du conducteur peut encore résulter de l'exercice même de l'activité discontinue de conduite, dans la mesure où celle-ci permettrait notamment « *l'accomplissement d'activités accessoires à la conduite qui, sans être toujours prohibées en l'état du droit, soulèvent d'évidents problèmes de sécurité publique dès lors qu'elles s'inscrivent dans la durée* »²⁰⁴⁰. En effet, rappelons que le conducteur d'un véhicule partiellement automatisé n'est censé être disponible qu'occasionnellement²⁰⁴¹, et que le conducteur présent à bord d'un véhicule hautement automatisé n'est censé l'être que lorsque le système de conduite arrive à la limite de son domaine de conception fonctionnelle²⁰⁴². Pour autant, comme déjà affirmé, le Code de la route précise que le conducteur de ces deux types de véhicule « *doit se tenir constamment en état et en position de répondre à une demande de reprise en main* »²⁰⁴³. À cet égard, la question se pose de savoir quelles activités accessoires à la conduite seraient autorisées afin de ne pas contrevenir à ce devoir²⁰⁴⁴. À titre d'illustration,

²⁰³⁹ V. sur ce point : *Supra* n°176 et n°329.

²⁰⁴⁰ TERESI L., *art.cit.*, spéc. p. 2.

²⁰⁴¹ En ce sens : NEVEJANS N., *op.cit.*, spéc. p. 252, n° 266.

²⁰⁴² En ce sens : ANDREU L. (dir.), *op.cit.*, spéc. p. 19, n° 01.42.

²⁰⁴³ Art. R. 412-17-1, I C. route, créé par décret n° 2021-873 du 29 juin 2021- art.4.

²⁰⁴⁴ La doctrine s'interroge sur ce point. V. entre autres : TERESI L., RAKOTOVAHINY M., JAMBORT S., « Incidences des systèmes de conduite automatique sur les responsabilités civiles et pénales », *JCP* 2019, doct. 83, spéc. n° 9 ; VINGIANO I., « ALKS, une approche juridique du système », *art.cit.*, spéc. p. 350.

la réglementation actuelle interdit strictement certaines activités qui contreviennent à garantir un niveau d'attention requis. Il peut s'agir du visionnage d'un écran placé dans le champ de vision d'un conducteur qui n'aurait ni une fonction d'aide à la conduite ni une fonction de navigation²⁰⁴⁵, ou encore de l'usage du téléphone en main du conducteur²⁰⁴⁶. La législation nationale relative à la circulation routière ne règlemente pas précisément l'exercice de ces activités lorsqu'un système de conduite automatisé est activé²⁰⁴⁷. Cela signifierait-il qu'en l'absence de précision, ces dernières seraient par défaut autorisées ?²⁰⁴⁸. Dès lors que l'amendement à la Convention de Vienne adopté en 2020 n'est pas encore entré en vigueur, les règles traditionnelles de circulation routière doivent s'appliquer. Ainsi, puisque le paragraphe 6 de l'article 8 de cette Convention précise que « *le conducteur d'un véhicule doit éviter toute activité autre que la conduite* », il nous paraît difficile de présumer leur autorisation, à défaut d'encadrement prévu par la législation française.

Conscient de l'enjeu de ces activités, le Forum mondial pour la sécurité routière (WP.1) examine de près cette question²⁰⁴⁹. Il a ainsi été spécifié que « *lorsque le véhicule est conduit par des systèmes embarqués qui ne nécessitent pas d'activité de conduite de la part du conducteur, celui-ci peut se livrer à des activités autres que la conduite* » mais à plusieurs conditions. Celles-ci ne doivent pas empêcher « *le conducteur de reprendre la maîtrise du véhicule si les systèmes embarqués le demandent* ». Celles-ci doivent être également « *compatibles avec les prescriptions relatives à l'emploi et aux fonctions des systèmes embarqués* ». De plus, il serait possible de se livrer à de telles activités, dès lors que « *le conducteur respecte les dispositions de la législation sur la circulation routière en vigueur dans le pays concerné applicables à l'exercice d'activités autres que la conduite* », et qu'enfin, « *le conducteur possède et conserve les capacités nécessaires pour s'acquitter de ses obligations, indépendamment du fait que le système de conduite automatisé soit activé ou désactivé* »²⁰⁵⁰.

²⁰⁴⁵ Conformément à l'art. R. 412-6, II C. route.

²⁰⁴⁶ Conformément à l'art. R. 412-6, I C. route.

²⁰⁴⁷ De telles interdictions seraient implicitement réitérées au nouvel article R. 412-17-1.-I du Code de la route. Il est en effet précisé que « *ses possibilités de mouvement [celles du conducteur] et son champ de vision ne doivent pas être réduits par le nombre ou la position des passagers, par les objets transportés ou par l'apposition d'objets non transparents sur les vitres* ». Cet article reprend finalement cette même injonction déjà affirmée à l'art. R. 412-6, II dudit code, lequel n'est pas applicable au conducteur pendant le contrôle dynamique du véhicule par un système de conduite automatisé, conformément à l'art. R. 412-17 : « *lorsque le système de conduite automatisé exerce le contrôle dynamique du véhicule conformément aux conditions d'utilisation mentionnées à l'article L. 319-3, les dispositions de l'article R. 412-6 ne sont pas applicables au conducteur* ».

²⁰⁴⁸ V. à cet égard : VINGIANO I., *Véhicule autonome : qui est responsable ? Impacts de la délégation de conduite sur les régimes de responsabilité*, 2019, LexisNexis, Actualité, 164 p., spéc. p. 19, n° 11.

²⁰⁴⁹ ECE/TRANS/WP.1/2019/Rev.1.

²⁰⁵⁰ ECE/TRANS/WP.1/2019/Rev.2, spéc. §14.

Il en ressort donc que l'activité exercée par le conducteur ne doit pas influencer sur l'attention que l'on exige de lui afin que soit assurée la sécurité routière²⁰⁵¹. Un devoir de vigilance est perpétuellement exigé, permettant au conducteur de toujours répondre à une demande de reprise manuelle du contrôle par le système. L'exercice d'une activité accessoire que le conducteur accomplirait lors du fonctionnement du système automatisé, qu'il y soit autorisé ou non, ne doit donc ni empêcher, ni entraver, la reprise manuelle du contrôle dynamique du véhicule. Ces activités peuvent avoir participé à la distraction du conducteur. Celles-ci peuvent alors le rendre inattentif, et incidemment inapte à reprendre le contrôle dynamique du véhicule, de sorte de l'empêcher totalement ou tardivement d'agir. Dès lors, ce conducteur pourrait évidemment se voir opposer, en sa qualité de victime d'un accident corporel de la circulation, une faute simple. Une seconde raison pourrait également être avancée, justifiant d'une incapacité totale ou partielle de reprise en main du contrôle du véhicule.

479. Le manque d'information préalable de l'utilisation du système. Le manque d'information préalable relatif à l'utilisation du système par le conducteur peut tout autant justifier l'intervention passive de ce dernier face à une demande de reprise en main du système. Mais il semble plus pertinent d'exposer l'influence éventuelle du défaut d'information du conducteur sur la reprise manuelle tardive du contrôle du véhicule lors de la période de transition²⁰⁵².

Dans le contexte d'une conduite déléguée, l'information demeure un aspect déterminant de la relation homme-machine. Ce système automatisé contribue notamment « à transformer en profondeur les conditions d'utilisation du véhicule »²⁰⁵³. La sécurité de la conduite dépend d'une bonne qualité de l'interaction homme-machine. Pour se faire, le conducteur doit en amont et durant le trajet, être informé de l'utilisation du système automatisé²⁰⁵⁴. D'aucuns affirment

²⁰⁵¹ « Aucune activité autre que la conduite qui pourrait être entreprise par le conducteur ne doit compromettre, lorsqu'il est demandé à ce dernier de reprendre le contrôle dynamique du véhicule, sa capacité ou sa disponibilité à cet égard » : ECE/TRANS/WP.1/2019/Rev.2, spéc. §17. Précisons que ces « activités autres que la conduite », exécutées lors de l'activation du système de conduite automatisé, seront *a priori* automatiquement suspendues dès que le système émet une demande de transition ou dès que le système est désactivé, si cet événement intervient plus tôt. V. à ce propos l'introduction au Règlement ALKS, ONU n° 157, ECE/TRANS/WP.29/2020/81, entré en vigueur sur le plan international le 22 janv. 2021.

²⁰⁵² Nous avons également fait le choix d'écarter une faute de conduite caractérisée par le manque de formation du conducteur à l'égard de l'utilisation du système. S'il demeure nécessaire qu'un permis de conduire spécifique, tel que celui par exemple déjà existant pour les véhicules automatiques, soit mis en place, une faute de conduite de la part du conducteur ne saurait se justifier par ce défaut de formation. Nombreux sont les accidents corporels de la circulation où le conducteur n'est pas titulaire d'un permis de conduire. Or, cela ne rentre aucunement en considération quant à l'étendue de l'indemnisation à laquelle a droit la victime conductrice de la part du FGAO.

²⁰⁵³ TERESI L., RAKOTOVAHINY M.-A., « Enjeux juridiques liés à l'information et la formation des conducteurs des véhicules à délégation de conduite », CCE 2020, étude 8, spéc. n° 3.

²⁰⁵⁴ *Ibid.*

que « *les questions liées à la connaissance du système par le conducteur, son information en temps réel et sa capacité à correctement l'interpréter pour garantir la sécurité des autres usagers de la route deviennent tout à fait centrales* »²⁰⁵⁵. Cette régulation devrait être envisagée par le droit²⁰⁵⁶. La nouvelle réglementation nationale ne le précise pas clairement. Pourrait-elle s'inspirer de l'article 8 §4 de la Convention de Vienne de 1968, mentionnant que « *tout conducteur doit avoir les connaissances et les habiletés nécessaires pour conduire son véhicule* »²⁰⁵⁷.

Dans un objectif de sécurité routière, le conducteur ayant pris la décision d'activer le système de conduite automatisé, doit être préalablement informé, en tant que consommateur, des conditions relatives au domaine de conception fonctionnelle du système. D'une part, cela permet de savoir quand et où le conducteur peut l'activer. D'autre part, cela permet de connaître les conditions relatives aux modalités d'utilisation du système et des risques de circulation associés²⁰⁵⁸. Il revient visiblement au fabricant de veiller « *à ce que l'utilisateur saisisse les risques d'un comportement qui pourrait nuire au bon fonctionnement des systèmes de conduite autonomes* »²⁰⁵⁹. Une mauvaise information préalablement fournie pourrait certainement nuire à la réactivité d'un conducteur lorsque le système automatisé émet une demande de reprise en main. Si cet usager de la route n'a pas réellement conscience du mode de fonctionnement ainsi que des limites d'utilisation du système, il est clair que cela conduira à l'inefficacité de l'interaction. L'agissement fautif du conducteur, bien que caractérisé par ce manque d'information, lui sera certainement opposable pour limiter ou exclure son droit à indemnisation en qualité de victime d'accident corporel de la circulation. Mais le conducteur, du moins son assureur, pourrait invoquer, lors d'un recours en garantie, la responsabilité contractuelle du fabricant ou de celui qui met à disposition le véhicule à conduite déléguée. Leur responsabilité pourrait en effet être engagée en cas de défaut de devoir d'information sur les conditions d'utilisation d'un véhicule à conduite déléguée ayant engendré un défaut de sécurité²⁰⁶⁰.

²⁰⁵⁵ TERESI L., RAKOTOVAHINY M.-A., *art. cit.*, spéc. n° 3.

²⁰⁵⁶ V. à ce propos : l'art. 31 de la loi n° 2019-1428 du 24 déc. 2019, *d'orientation des mobilités (1)*, dite loi LOM, *JORF* n° 0299 du 26 déc. 2019 qui autorise le gouvernement à réglementer « (...) *la fourniture d'une information (...) préalablement à la mise à disposition des véhicules à délégation de conduite, lors de la vente ou de la location de tels véhicules* ». V. en plus le Forum mondial de la sécurité routière sur sa 82^e session, ECE/TRANS/WP.1/2019/Rev.2, spéc. §29 : « *les conducteurs devraient être informés et instruits de l'importance, pour des questions de sécurité, de répondre en temps voulu à une demande de transition ainsi que des décisions, comportements et situations qui pourraient les empêcher de le faire (...)* ».

²⁰⁵⁷ V. notamment *Supra* n°102.

²⁰⁵⁸ En ce sens : TERESI L., RAKOTOVAHINY M.-A., *art. cit.*, spéc. n° 4.

²⁰⁵⁹ ANDREU L. (dir.), *op.cit.*, spéc. p. 102.

²⁰⁶⁰ En ce sens : TERESI L., RAKOTOVAHINY M.-A., *art. cit.*, étude 8.

480. Bilan du paragraphe premier. Au surplus de toute faute de conduite et ou de comportement ayant contribué à l'origine causale du dommage corporel de la victime conductrice, le contexte de la délégation de conduite va, semble-il, être la source de nouvelles fautes opposables au conducteur sur le fondement de l'article 4 de la loi du 5 juillet 1985. À la condition évidemment que le conducteur revête encore un tel statut lors de la survenance de l'accident corporel de la circulation²⁰⁶¹. Comme tel est déjà le cas, cette victime perdra son droit à indemnisation, totalement ou en partie, en raison de sa propre faute d'abstention ou de son erreur de conduite fautive commise notamment dans la période de transition²⁰⁶². Si certaines raisons dépendantes de l'état du conducteur feront que son droit à indemnisation est irréductible, d'autres en revanche n'auront aucune influence positive sur la mesure de son droit à indemnisation sur le fondement de la loi Badinter. Dans certains cas, pourraient-elles seulement lui permettre de se retourner contre un coresponsable de l'accident.

Si la nature d'un système automatisé a été pensée pour décharger le conducteur de nombreuses tâches de conduite fastidieuses, il semble que le véhicule doté d'une autonomie conditionnelle ne réponde qu'en partie à cet objectif recherché. La période de transition de la délégation de contrôle dynamique, du système au conducteur principalement, compliquerait en réalité les tâches de conduite incombant au conducteur, participant de l'émergence de certaines fautes qui pourront lui être opposables. En cela, l'avènement des véhicules partiellement automatisés retarderait alors la reconnaissance d'un traitement préférentiel du dommage corporel à la victime conductrice. Mais la situation serait moins difficile pour la victime conductrice s'il s'avère que le système automatisé équipant le véhicule est à l'origine du dommage corporel subi. Dans ce cas, il serait alors envisageable de lui reconnaître un tel traitement.

§2. La reconnaissance envisageable d'un traitement préférentiel du dommage corporel à la victime conductrice

481. L'origine causale du dommage corporel subie par la victime imputable au système automatisé à délégation de conduite. Comme il a pu être énoncé au Forum mondial de la sécurité routière, « *idéalement, le droit à être indemnisé devrait également inclure les*

²⁰⁶¹ V. *Supra* notre développement relatif à la désignation délicate du conducteur d'un véhicule partiellement et hautement automatisé.

²⁰⁶² V. à ce propos la Charte des droits des victimes de la route du Forum mondial de la sécurité routière sur sa 82^e session, ECE/TRANS/WP.1/2021/1 – 8-12 mars 2021, [disponible en ligne]: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/G20/353/10/PDF/G2035310.pdf?OpenElement>.

dommages qui ne sont pas le résultat d'une négligence ou d'une faute de la part du conducteur et qui découlent uniquement de la conduite du véhicule dans la circulation »²⁰⁶³. S'il semble évident que la victime conductrice n'ayant commis aucune faute à l'origine causale de son dommage corporel soit bénéficiaire d'un droit à réparation irréductible du dommage corporel, il n'y a pas de raison qu'il en aille autrement lorsque l'origine causale du dommage dont elle souffre trouve sa source dans un défaut ou une défaillance du système automatisé de conduite.

Notre démarche consiste à déterminer les éventuelles situations dans lesquelles l'indemnisation du dommage corporel de la victime conductrice pourrait être irréductible, compte tenu du fait anormal du véhicule automatisé (A). À première vue, l'origine causale du dommage corporel serait complexe à déterminer pour pouvoir identifier les responsables, c'est-à-dire les débiteurs de la dette d'indemnisation de cette victime. Mais un nouvel outil de preuve au service des compagnies d'assurances et du Fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages s'avèrera en réalité particulièrement utile pour identifier facilement ces débiteurs (B).

A. L'irréductibilité probable de l'indemnisation du dommage corporel

482. Le dommage corporel de la victime conductrice imputable au système. Selon un auteur, il existerait deux catégories de fautes pouvant être identifiées « *selon un critère temporel consistant dans la mise en service de l'intelligence artificielle* »²⁰⁶⁴. La première, dénommée *culpa in creatuare*, concerne les erreurs qui seraient intervenues au stade de la conception du système et qui auraient des répercussions lors de son utilisation²⁰⁶⁵. La seconde, *culpa in usum*, concerne des fautes qui ne seraient pas directement à l'origine du dommage survenu. Le dommage serait en réalité provoqué par le système en raison d'un mauvais usage qui en est fait par la personne qui l'utilise²⁰⁶⁶. Ce type de faute ayant déjà fait l'objet de développements relatifs à la considération de l'intervention du conducteur dans le contexte de la délégation de conduite, seule la première catégorie de faute pouvant être imputable au système automatisé de conduite retiendra l'attention. C'est en effet en identifiant de manière globale ces erreurs commises au stade de la conception du système, lors de sa programmation,

²⁰⁶³ Charte des droits des victimes de la route du Forum mondial de la sécurité routière sur sa 82^e session, ECE/TRANS/WP.1/2021/1 – 8-12 mars 2021.

²⁰⁶⁴ MERABET S., *Vers un droit de l'intelligence artificielle*, 2020, Dalloz, Nouvelle Bibliothèque de Thèses, vol. 197, 558 p., spéc. p. 467, n° 505.

²⁰⁶⁵ *Ibid.*

²⁰⁶⁶ *Ibid.*

que pourra être constaté le glissement de l'opposabilité de la faute du conducteur victime vers le système automatisé.

483. La détermination des fautes intervenues au stade de la conception de l'intelligence artificielle du système. Les fautes pouvant être commises au cours du processus de création du système informatique automatisé intégré dans le véhicule peuvent être à l'origine de la survenance d'un accident corporel de la circulation. Ces fautes peuvent incidemment donner naissance à la réalisation d'un dommage corporel au stade de son utilisation. De telles fautes constitueront des erreurs de programmation. Eu égard à la complexité de la technologie en cause, il n'est pas question de recenser les innombrables erreurs pouvant être potentiellement commises à ce stade de conception du système de conduite automatisé. Ce qui importe, c'est de réaliser un état des lieux non exhaustif des erreurs susceptibles d'avoir une influence négative sur la gestion du contrôle dynamique du véhicule par le système.

484. Identification des fautes. Deux types de fautes peuvent intervenir au stade de la conception de l'intelligence artificielle du système. La première, qui selon serait la plus simple à identifier, est celle affectant la « *composante matérielle de l'intelligence artificielle* »²⁰⁶⁷. Dans cette hypothèse, l'exemple serait celui d'un capteur défaillant d'un véhicule équipé d'un système de conduite automatisé et qui affecte sa conduite²⁰⁶⁸. Pourrait-on ici envisager de faire un parallèle avec la jurisprudence déjà rendue à l'égard de l'hypothèse d'accidents de la circulation dont l'origine causale trouve sa source dans une défaillance du régulateur de vitesse du véhicule non automatisé. Dans ce type d'accident corporel survenu, il a été affirmé que les conducteurs n'avaient plus d'emprise sur le contrôle dynamique du véhicule en raison du dysfonctionnement du régulateur de vitesse qu'ils ne parvenaient pas à désactiver. La jurisprudence a alors retenu la force majeure lorsqu'il était établi que l'accident résultait d'une défaillance du régulateur de vitesse. Ainsi, par analogie, conformément à l'article 2 de la loi du 5 juillet 1985, le responsable d'un capteur défaillant du véhicule automatisé à l'origine de l'accident ne pourra pas invoquer une telle cause étrangère pour se défaire de sa responsabilité, et incidemment de la dette de réparation qui lui incombe envers les victimes²⁰⁶⁹.

²⁰⁶⁷ MERABET S., *op.cit.*, spéc. p. 468, n° 506.

²⁰⁶⁸ *Ibid.*

²⁰⁶⁹ En ce sens : GOLA R., *art.cit.*, spéc. p. 58.

En outre, un autre type de faute commise et participant d'un dommage ultérieur imputable à un accident corporel de la circulation pourrait concerner « *la composante logicielle de l'intelligence artificielle* »²⁰⁷⁰. Il s'agira par exemple d'un « *défaut de conception d'un algorithme ou l'enregistrement de données erronées dans la mémoire du système informatique* »²⁰⁷¹. L'influence de ces biais distincts, tels qu'une erreur de configuration ou un algorithme mal conçu, n'est pas négligeable, dès lors que ceux-ci conduiront le véhicule automatisé à avoir un comportement anormal à l'origine du dommage corporel subi par la victime conductrice. Tel sera le cas du défaut d'information du système en temps réel transmis au conducteur.

485. Le défaut d'information du système en temps réel. Dans un objectif d'efficacité de l'interaction, et incidemment de sécurité routière, le système automatisé doit pouvoir fournir au conducteur une information en temps réel²⁰⁷². Celle-ci « *recouvre deux aspects : celui de son contenu et de ses modalités de communication* »²⁰⁷³. Comme l'affirment clairement certains auteurs, « *informer le conducteur sur l'état du système ou son statut de fonctionnement, le prévenir des risques potentiels ou de l'exigence prochaine d'une reprise en main, l'alerter d'une action à entreprendre, à cesser, d'une défaillance ou d'un risque imminent sont quelques-unes des données qui devraient être transmises par l'interface homme-machine, suivant un degré de criticité croissant* »²⁰⁷⁴. Cette communication a un double objectif. Celle-ci assiste le conducteur dans la réalisation de l'exercice de son activité de conduite lorsqu'il a ou n'a pas le contrôle du véhicule²⁰⁷⁵.

Il se peut qu'une erreur commise dans la composante logicielle de l'intelligence artificielle du système de conduite affecte néanmoins cette transmission d'information en temps réel au conducteur. Prenons l'exemple d'une absence d'alerte ou d'une alerte tardive émise par le système dans la période de transition. Le système est en effet programmé pour alerter le conducteur et solliciter de sa part une reprise manuelle du contrôle dynamique du véhicule.

²⁰⁷⁰ MERABET S., *op.cit.*, spéc. p. 467, n° 506.

²⁰⁷¹ *Ibid.*

²⁰⁷² V. à ce propos le Forum mondial de la sécurité routière sur sa 82^e session, ECE/TRANS/WP.1/2019/ Rev.2, spéc. §24 : « *le système de conduite automatisé devrait fournir au conducteur des informations suffisamment claires pour que ce dernier comprenne l'instruction donnée par ledit système* ».

²⁰⁷³ TERESI L., RAKOTOVAHINY M.-A., *art. cit.*, spéc. n° 4.

²⁰⁷⁴ *Ibid.*

²⁰⁷⁵ *Ibid.*

Cette alerte doit donc être émise en cas d'évènement prévu²⁰⁷⁶, imprévu²⁰⁷⁷ ou de défaillance détectée²⁰⁷⁸. Si le système n'alerte pas le conducteur ou ne le prévient pas dans un temps suffisant pour éviter le danger, il est évident qu'une erreur dans la composante logicielle de l'intelligence artificielle du système de conduite sera recherchée. La survenance aux États-Unis d'un accident mortel dans lequel a été impliqué un véhicule équipé d'un système de conduite partiellement automatisé, et n'ayant pas informé en temps réel le conducteur du potentiel danger, servira ici de base à notre raisonnement.

486. Illustration d'un accident dans lequel est impliqué un véhicule automatisé n'ayant pas informé en temps réel le conducteur du danger. En mars 2018, dans le cadre d'un essai de circulation sur une route prédéterminée, un véhicule d'*Uber* équipé d'un système de conduite partiellement automatisé a renversé un piéton, lequel a été mortellement blessé²⁰⁷⁹. Le système automatisé n'avait pas effectué de demande à la personne assise à la place du conducteur de reprise manuelle du contrôle dynamique du véhicule. Dans cet accident étaient également en cause d'autres facteurs extérieurs au fonctionnement du système, tels que l'inattention de la personne conductrice qui n'avait pas été en mesure de reprendre à temps le contrôle du véhicule pour éviter l'accident, ou du moins amoindrir ses conséquences. Pour autant, ce qui importe ici, c'est que la conductrice n'a pas été alertée d'une quelconque demande de reprise en main des commandes du véhicule. Selon le Conseil national de la sécurité des transports (NTSB), le système n'aurait pas jugé la situation constitutive d'un danger devant faire l'objet d'un avertissement, puisque celui-ci aurait détecté et identifié la passante comme un « objet », non comme une personne. Il a également été relevé que le système d'alerte était inactif lors de la collision. Force est de constater que l'absence d'information du système en temps réel peut conduire à la réalisation d'un dommage corporel imputable à l'accident de la circulation. Si un tel accident venait à se produire en France, et que la conductrice à bord venait à subir un dommage corporel, une erreur commise dans la composante logicielle de

²⁰⁷⁶ V. §5.4.2.1 du Règlement *ALKS*, ONU n° 157, ECE/TRANS/ WP.29/2020/81, entré en vigueur sur le plan international le 22 janv. 2021 : « en cas d'évènement prévu qui empêcherait l'*ALKS* de continuer à fonctionner, une demande de transition doit être émise suffisamment tôt pour garantir que la manœuvre à risque minimal, au cas où le conducteur ne reprendrait pas le contrôle, aboutirait à immobiliser le véhicule avant que l'évènement prévu se produise ».

²⁰⁷⁷ V. §5.4.2.2 du Règlement *ALKS*, ONU n° 157, ECE/TRANS/ WP.29/2020/81, entré en vigueur sur le plan international le 22 janv. 2021 : « en cas d'évènement imprévu, une demande de transition doit être émise dès sa détection ».

²⁰⁷⁸ V. §5.4.2.3 du Règlement *ALKS*, ONU n° 157, ECE/TRANS/ WP.29/2020/81, entré en vigueur sur le plan international le 22 janv. 2021 : « en cas de défaillance affectant le fonctionnement du système, celui-ci doit immédiatement émettre une demande de transition dès sa détection ».

²⁰⁷⁹ Sur une analyse de cet accident : **SIRINELLI P., PRÉVOST S.**, « To be or Notes to be ? », *D. IT/IT* 2018, p. 205.

l'intelligence artificielle du système de conduite serait probablement recherchée. S'il est établi que cette erreur est à l'origine de cette absence d'information ayant concouru ultérieurement à la réalisation du dommage corporel de la victime conductrice, celle-ci serait alors bénéficiaire d'un droit à une réparation irréductible de son dommage corporel. Tel sera également le cas si le système dysfonctionne.

487. Dysfonctionnement du système automatisé. Lorsque le système de conduite automatisé est activé, c'est alors le logiciel informatique qui permet la circulation du véhicule en sécurité. Afin d'adapter la trajectoire du véhicule, le logiciel analyse ce qu'il perçoit pour surveiller la route dans son domaine de conception fonctionnelle, afin que le système automatisé maintienne la trajectoire du véhicule et sa vitesse. L'hypothèse est celle où le logiciel ne fonctionne pas ou mal, du fait que le programme sur lequel il est conçu n'envoie pas l'instruction au système de freinage par exemple. Dans cette perspective « *le dysfonctionnement est incontestablement fautif* »²⁰⁸⁰. Il semble dès lors difficile d'admettre une quelconque faute à l'encontre du conducteur victime. Son droit à une réparation irréductible de son dommage corporel devrait, dans une telle situation accidentelle, être consacré. En outre, il est également possible d'envisager la situation accidentelle dans laquelle le système automatisé n'aurait pas compris l'information émise par la personne assise à bord du véhicule pour reprendre le contrôle dynamique du véhicule.

488. L'information non comprise par le système. Dans l'hypothèse où le conducteur est intervenu sur les commandes de conduite, mais que le système ne s'est pas désactivé alors qu'il aurait dû, une erreur commise dans la composante logicielle de l'intelligence artificielle du système de conduite sera certainement également recherchée. En dehors de la période de transition, le système est tenu de se désactiver lorsque « *le conducteur neutralise le système en braquant tout en tenant la commande de direction* »²⁰⁸¹, ou lorsque le conducteur « *tient la commande de direction et neutralise le système en freinant ou en accélérant* »²⁰⁸². Lorsqu'une reprise manuelle de la conduite est émise par le système, voire lorsqu'une manœuvre à risque minimal est en cours, le système automatisé doit se désactiver,

²⁰⁸⁰ CROZE H., « De l'intelligence artificielle à la morale artificielle. Les dilemmes de la voiture autonome. Libres propos », *JCP* 2018, 378.

²⁰⁸¹ §6.2.5.1.a) du Règlement *ALKS*, ONU n° 157, ECE/TRANS/ WP.29/2020/81, entré en vigueur sur le plan international le 22 janv. 2021.

²⁰⁸² §6.2.5.1.b) du Règlement *ALKS*, ONU n° 157, ECE/TRANS/ WP.29/2020/81, entré en vigueur sur le plan international le 22 janv. 2021.

conformément aux situations susmentionnées, ou dès que le système a « *détekté que le conducteur a pris en main la commande de direction en réaction à la demande de transition ou à la manœuvre à risque minimal* »²⁰⁸³. Pendant une manœuvre d'urgence en cours, « *la désactivation du système peut être retardée jusqu'à la disparition du risque de collision imminente* »²⁰⁸⁴. Enfin, en cas de défaillance grave du véhicule ou du système tel que l'*ALKS*, le système « *peut employer différentes stratégies en ce qui concerne la désactivation* »²⁰⁸⁵. Si toutefois le système ne se désactive pas en pareilles hypothèses, une faute pourrait être commise en amont. Celle-ci pourrait l'avoir été au cours du processus de création du système informatique intelligent intégré dans le véhicule, ou à l'origine d'un dommage ultérieur survenant lors de l'utilisation du véhicule automatisé impliqué dans un accident de la circulation. Enfin, une défaillance du système de conduite pourrait résulter d'une interaction impropre du système avec son environnement de conduite.

489. La défaillance du système de conduite résultant d'une interaction impropre avec son environnement de conduite. Il se peut qu'à l'avenir, une telle défaillance du système se réalise. Cela a par exemple été le cas concernant l'accident de la *Google car*. En l'espèce, un véhicule équipé d'un système de conduite partiellement automatisé était en phase de test, et n'a pas su analyser correctement la situation accidentelle avant qu'elle ne se produise. Selon les faits rapportés, se trouvaient sur le trajet du véhicule automatisé des sacs de sables l'empêchant d'avancer²⁰⁸⁶. Le véhicule se serait alors arrêté pour laisser passer les autres véhicules avant de se replacer dans la voie centrale. Mais au moment de son insertion sur la voie, le véhicule automatisé percuta un bus. Dans son rapport, *Google* affirmait que l'intelligence artificielle aurait détecté la présence de ce véhicule mais avait prédit qu'il allait freiner pour lui permettre de s'insérer dans la voie. L'algorithme était ici en cause. Une erreur commise dans la composante logicielle de l'intelligence artificielle du système de conduite était donc à l'origine du dommage survenu²⁰⁸⁷. Si dans cet événement, il n'a été déploré aucune victime d'accident corporel de la circulation, cette même situation pourrait exister à l'avenir sur nos routes et être

²⁰⁸³ §6.2.5.2.b) du Règlement *ALKS*, ONU n° 157, ECE/TRANS/ WP.29/2020/81, entré en vigueur sur le plan international le 22 janv. 2021.

²⁰⁸⁴ §6.2.5.3 du Règlement *ALKS*, ONU n° 157, ECE/TRANS/ WP.29/2020/81, entré en vigueur sur le plan international le 22 janv. 2021.

²⁰⁸⁵ §6.2.5.4 du Règlement *ALKS*, ONU n° 157, ECE/TRANS/ WP.29/2020/81, entré en vigueur sur le plan international le 22 janv. 2021.

²⁰⁸⁶ Sur l'analyse de cet accident : **SIRINELLI P., PRÉVOST S.**, « Grain de sable pour la voiture autonome », *D. IP/IT* 2016, p. 161.

²⁰⁸⁷ Bien qu'en l'espèce aucun dommage corporel ne s'est réalisé, cette illustration démontre clairement qu'une faute commise lors de la programmation des algorithmes peut être à l'origine d'un dommage ultérieur réalisé lors de l'utilisation d'un véhicule automatisé.

créatrice de dommages corporels. Dans cette perspective, il serait certainement offert à la potentielle victime conductrice du véhicule impliqué dans l'accident, un droit du dommage corporel en raison de la défaillance avérée du système automatisé.

490. Bilan. En somme, en présence d'une « *culpa in creatuare* » du système, il semble difficile d'opposer au conducteur à bord du véhicule une faute de conduite. Si cet usager de la route est alors victime d'un dommage corporel, dont l'origine trouve sa cause dans un fait anormal du véhicule automatisé, l'indemnisation à laquelle il a droit sera certainement irréductible. Cette victime pourrait alors se voir alors consacré sur le fondement de la loi Badinter un traitement préférentiel de son dommage corporel. Gageons que de telles situations accidentelles lui soient en tout cas favorables. Si toutefois il s'avère que le conducteur victime est lui-même à l'origine d'une faute ayant concouru à son dommage corporel, son assureur pourra certainement se subroger dans ses droits afin d'obtenir l'indemnisation auprès des personnes ayant également commis une erreur en amont, dans la composante logicielle de l'intelligence artificielle du système de conduite. Cette action sera néanmoins difficile à exercer en raison de l'établissement de cette faute qui pourra être certes individuelle, mais qui « *sera le plus souvent collective puisque des dizaines de personnes participent à la conception de chacun des éléments qui composent l'intelligence artificielle* »²⁰⁸⁸. En revanche, il est opportun d'analyser à ce stade de l'étude l'outil qui pourra faciliter l'identification de ces nouveaux débiteurs.

B. L'identification facilitée de nouveaux débiteurs d'indemnisation

491. Depuis quelques années, une partie de la doctrine se questionne sur l'accès aux données du véhicule et ses finalités au moyen d'un enregistreur de données²⁰⁸⁹. Cet enregistreur est un dispositif électronique permettant que soient enregistrées les données pertinentes

²⁰⁸⁸ **MERABET S.**, *Vers un droit de l'intelligence artificielle*, *op.cit.*, spéc. p. 468, n° 506. Pour les besoins de l'étude, la détermination des responsables du système automatisé défectueux ou défaillant, c'est-à-dire les débiteurs en charge de la réparation finale de la dette d'indemnisation de la victime conductrice, sera analysée ultérieurement lors des développements relatifs au transfert de la charge de réparation du risque, réalisé en présence d'un fait du véhicule automatisé.

²⁰⁸⁹ V. entre autres : **GUILBOT M.**, « Aides à la conduite, véhicule connecté et protection des données personnelles », APVP14, 5^e atelier, Protection de la vie privée, juin 2014, Cabourg, France ; **GUILBOT M.**, **LAURAIRE T.**, « Quel traitement juridique pour la donnée personnelle ? Illustration par la mobilité connectée et l'assurance automobile », *RGDA* 2019, n° 08-09, p. 54 ; **RODRIGUEZ N.**, « Synthèse de la table ronde : l'exemple des données du véhicule », *RGDA* 2019, n° 08-09, p. 75 ; **VINGIANO-VIRICEL I.**, « Le modèle assurantiel à l'épreuve des données », *RGDA* 2017, n° 10, p. 507 ; **VINGIANO-VIRICEL I.**, « Quel usage de la donnée en assurance ? », *RGDA* 2019, n° 08-09, p. 48.

déterminant les causes d'un accident de la circulation²⁰⁹⁰. Deux types d'enregistreurs de données, autorisés tant par le droit européen que par le droit interne, existent. Il s'agit de l'*Event data recorder (EDR)*, permettant de reconstruire les derniers instants avant l'accident, ainsi que le *Data Storage System for Automated Driving (DSSAD)*, pouvant déterminer qui était en charge de la fonction de conduite au moment de l'accident²⁰⁹¹.

492. L'évolution du cadre normatif européen autorisant les enregistreurs de données EDR et DSSAD. En droit européen, le Règlement européen du 27 novembre 2019 sur la sécurité des véhicules et des piétons²⁰⁹² impose uniquement aux constructeurs automobiles la mise en place d'enregistrements de données d'évènements, soit le premier type d'enregistreur dans tous les véhicules neufs de l'Union à partir du 1^{er} juillet 2022. Ces données permettront uniquement de comprendre les circonstances accidentelles survenues, et plus précisément les comportements du conducteur et du véhicule avant l'accident. Le point 4 de l'article 6 de ce règlement européen précise les données qui devront être enregistrées, telles que « *la vitesse du véhicule, le freinage, la position et l'inclinaison du véhicule sur la route, l'état et le taux d'activation de tous ses systèmes de sécurité, le système eCall embarqué fondé sur le service 112, l'activation des freins et tout autre paramètre d'entrée pertinent des systèmes embarqués de sécurité active et d'évitement des accidents* ». Ces données n'auront aucunement pour objectif, à l'inverse du second type d'enregistreur, d'identifier le responsable de l'accident pour définir le régime de responsabilité applicable²⁰⁹³.

Néanmoins, le Forum mondial pour l'harmonisation des réglementations sur les véhicules, aussi appelé *WP.29*, a récemment permis d'adopter un règlement européen, appelé règlement *ALKS*²⁰⁹⁴. Entré en vigueur le 22 janvier 2021²⁰⁹⁵, ce règlement précise que les véhicules pourvus d'un tel système automatisé de conduite devront être équipés de

²⁰⁹⁰ Souvent comparé à l'enregistreur de vol en aéronautique, appelé la « boîte noire ».

²⁰⁹¹ **GUILBOT M., CHARLES L.**, « Enregistreur de données embarquées, des outils pour la preuve en cas d'accident ou d'infraction routière. Contexte juridique », *Rencontres de la Mobilité Intelligente*, 23-24 janv. 2019 – ATEC-ITS France.

²⁰⁹² Point 13 du Règlement (UE) n° 2019/2144 du PE. et du Cons., du 27 nov. 2019, relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules. En ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route : « (...) *il convient, par conséquent d'exiger que tous les véhicules à moteur soient équipés de tels enregistrement de données (...)* ».

²⁰⁹³ Il doit être souligné que cette collecte de données ne sera aucunement accessible aux assureurs, mais uniquement aux autorités aux fins de précision d'études accidentologiques.

²⁰⁹⁴ Règlement *ALKS*, Règlement ONU n° 157 énonçant des prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne leur système automatisé de maintien dans la voie [2021/389], entré en vigueur sur le plan international le 22 janv. 2021, ECE/TRANS/WP.29/2020/81.

²⁰⁹⁵ La Commission européenne a confirmé que le règlement relatif à l'*ALKS* est d'application dans l'Union européenne.

l'enregistreur *Data Storage System for Automated Driving (DSSAD)*. Cette autorisation permet ainsi que soit enregistrés les événements ayant concouru à la réalisation de l'accident de la circulation lorsque le système automatisé équipant le véhicule, notamment l'*ALKS*, était activé²⁰⁹⁶.

493. L'évolution du cadre normatif français autorisant l'enregistreur de données DSSAD. En droit interne, cet enregistreur de données est autorisé sur les véhicules à délégation de conduite depuis le décret du 28 mars 2018 relatif à l'expérimentation de ces véhicules sur les voies publiques²⁰⁹⁷. L'article 11 de ce texte dans sa dernière version énonce clairement que « *les véhicules sont équipés d'un dispositif d'enregistrement permettant de déterminer à tout instant si le véhicule a circulé en mode de délégation partielle ou totale de conduite* ». Est-il précisé que ces « *données sont automatiquement et régulièrement effacées* », et qu' « *en cas d'accident, les données enregistrées au cours des dernières cinq minutes sont conservées par le titulaire de l'autorisation durant un an* ». Précisons en outre que cet article a fait l'objet d'une modification du fait d'un décret du 2 décembre 2020. Les mots « *si le véhicule a circulé en mode de délégation partielle ou totale de conduite* » sont remplacés par les mots : « *l'état de délégation de conduite* »²⁰⁹⁸. Est également remplacée la dernière phrase du premier alinéa de l'article 11 du décret de 2018 par deux phrases rédigées ainsi : « *les données sont automatiquement effacées à l'issue d'un délai de quatre mois. Le conducteur du véhicule a accès à ces données à sa demande* »²⁰⁹⁹. Enfin a-t-il été précisé, par le décret du 29 juin 2021 portant application de l'ordonnance du 14 avril 2021 relative au régime de responsabilité pénale

²⁰⁹⁶ Précisons d'ailleurs que le même jour a été adopté le règlement européen sur la cybersécurité, qui sera obligatoire pour tous les nouveaux types de véhicules à partir de juillet 2022, et à partir de juillet 2024 pour tous les nouveaux véhicules produits. V. : Règlement (UE) 2019/881 du PE. et du Cons., du 17 avr. 2019, relatif à l'ENISA (Agence de l'Union européenne pour la cybersécurité) et à la certification de cybersécurité des technologies de l'information et des communications, et abrogeant le règlement (UE) n° 526/2013 (règlement sur la cybersécurité).

²⁰⁹⁷ Décret n° 2018-211 relatif à l'expérimentation de véhicules à délégation de conduite sur les voies publiques, *JORF* n° 0075 du 30 mars 2018. Ce décret a été pris en application de l'ordonnance du 3 août 2016, ayant pour objectif de créer un régime d'autorisation de circulation sur la voie publique, spécifique à l'expérimentation de véhicule à délégation partielle ou totale de conduite : ordonnance n° 2016-1057 du 3 août 2016, relative à l'expérimentation de véhicules à délégation de conduite sur les voies publiques, *JORF* n° 0181 du 5 août 2016, prise sur le fondement de l'art. 37 IX de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015, relative à la transition énergétique pour la croissance verte, *JORF* n° 0189 du 18 août 2015, habilitant le gouvernement à prendre par ordonnance toute mesure destinée à autoriser la circulation de voitures autonomes à des fins expérimentales.

²⁰⁹⁸ Art. 1-5°, a) du décret n° 2020-1495 du 2 déc. 2020 modifiant le décret n° 2018-211 du 28 mars 2018 relatif à l'expérimentation de véhicules à délégation de conduite sur les voies publiques, *JORF* n° 0292 du 3 déc. 2020.

²⁰⁹⁹ Art. 1-5°, b) du décret n° 2020-1495 du 2 déc. 2020 modifiant le décret n° 2018-211 du 28 mars 2018 relatif à l'expérimentation de véhicules à délégation de conduite sur les voies publiques, *JORF* n° 0292 du 3 déc. 2020.

en cas de circulation d'un véhicule à délégation de conduite et à ses conditions d'utilisation²¹⁰⁰, la définition même de cet enregistreur de données. Le nouvel article. R. 311-1-1-7 du Code de la route²¹⁰¹ définit ce qu'est le dispositif d'enregistrement des données d'état de délégation de conduite comme un « *dispositif de stockage de données permettant de déterminer les interactions entre le conducteur et le système de conduite automatisé* ». Serait donc bel et bien visé l'enregistreur *DSSAD* pouvant déterminer qui était en charge de la fonction de conduite au moment de l'accident²¹⁰². Eu égard à cette définition, seraient ainsi concernés par l'équipement d'un tel dispositif les véhicules partiellement et hautement automatisés dont un conducteur, soit à bord du véhicule, soit qualifié « d'intervenant à distance », peut intervenir dans l'exercice du contrôle dynamique du véhicule.

Cependant, eu égard à la définition donnée d'un véhicule totalement automatisé, précisée au nouvel article R. 311-1 du Code précité, un tel véhicule sera intégré « *dans un système technique de transport routier automatisé* »²¹⁰³. À cet égard est-il spécifié à l'article 6 du décret du 29 juin 2021 que « *tout système de transport routier automatisé et tout véhicule qui y est intégré doit être équipé d'enregistreurs de données d'évènements conformes aux prescriptions en matière de construction, de montage et d'utilisation énoncées dans les instruments juridiques internationaux relatifs aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles d'être montés et/ou utilisés sur un véhicule à roues* »²¹⁰⁴. Autrement dit, tout véhicule équipé d'un système automatisé devra être muni d'un dispositif d'enregistrement de données, y compris à l'avenir le véhicule totalement automatisé. Il est dès lors opportun de constater que l'accès à des données enregistrées vient d'être autorisé pour les entreprises d'assurances et le Fonds de garantie d'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation.

494. L'accès autorisé aux enregistrements de données à délégation de conduite.

Faisant suite à la loi LOM, une ordonnance relative à l'accès aux données du véhicule a été adoptée le 14 avril 2021, précisant dès lors les possibilités et les limites d'accès à ces

²¹⁰⁰ Ordonnance n° 2021-443 du 14 avr. 2021, *JORF* n° 0089 du 15 avr. 2021, texte n° 36, prise sur le fondement de l'art. 32-I-1° de la loi n° 2019-1428 du 24 déc. 2019, *d'orientation des mobilités (1)*, dite loi LOM, *JORF* n° 0299 du 26 déc. 2019. Précisons que cette ordonnance a été soumise à ratification par le Parlement depuis le projet de loi ratifiant diverses ordonnances prises sur le fondement de la loi précitée, n° 710, enregistré à la Présidence du Sénat le 23 juin 2021, présenté au nom de M. Jean Castex, Premier ministre, par Mme Barbara Pompili, Ministre de la transition écologique et par M. Jean-Baptiste Djebbari, Ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargée des transports, session ordinaire de 2020-2021, art. 6.

²¹⁰¹ Créé par décret n° 2021-873 du 29 juin 2021- art. 2, version en vigueur depuis le 2 juill. 2021.

²¹⁰² **GUILBOT M., CHARLES L.**, *art.cit.*, 23-24 janv. 2019 – ATEC-ITS France.

²¹⁰³ Précisons que la loi n° 2019-1428 du 24 déc. 2019, *d'orientation des mobilités (1)*, dite loi LOM, *JORF* n° 0299 du 26 déc. 2019, n'envisageait d'intégrer dans le système technique de transport routier automatisé que les véhicules totalement automatisés. Le décret intègre également dans ce système le véhicule hautement automatisé.

²¹⁰⁴ V. l'art. R. 3152-4 alinéa 1^{er} créé par l'article 6 du décret de 2021.

données²¹⁰⁵. Les assureurs sont désormais considérés comme des personnes habilitées à pouvoir consulter certaines données enregistrées du véhicule automatisé. En effet, l'ordonnance précise qu' « *en cas d'accident de la route, ont accès aux données des dispositifs d'enregistrement de données d'état de délégation de conduite relatives aux conditions d'activation, de désactivation et de reprise en main du système de conduite automatisé (...), les entreprises d'assurance qui garantissent les véhicules impliqués dans l'accident aux fins de déterminer les indemnités nécessaires à l'application du contrat d'assurance concerné prévus à l'article L. 212-12 du Code des assurances* »²¹⁰⁶. À cet égard, sont donc visés les assureurs, qui après avoir indemnisé les victimes d'accidents de la circulation, souhaitent exercer un recours subrogatoire contre les tiers dont le fait a concouru à la réalisation du dommage qu'ils garantissent²¹⁰⁷. En outre, le Fonds de garantie d'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation est également autorisé à avoir accès à de telles données, « *lorsqu'une entreprise d'assurance n'est pas en mesure de procéder aux indemnités dans le cadre de l'exécution d'un contrat d'assurance* »²¹⁰⁸. Ainsi, les assureurs ne sont autorisés qu'à accéder exclusivement aux « données d'état de délégation de conduite ». Les assureurs ne le sont pas à l'égard des données qui participent à la prévention des accidents de la circulation et à la sécurité routière dont l'accès n'est autorisé qu'aux gestionnaires d'infrastructures routières, aux forces de police et de gendarmerie, ainsi qu'aux services d'incendie et de secours²¹⁰⁹. Cet accès comporte néanmoins des limites, puisqu'il n'est autorisé qu'au regard d'une finalité précise.

495. Un accès limité. L'ordonnance relative à l'accès aux données des véhicules précise que l'accès aux compagnies assurantielles n'est autorisé qu'à titre exclusif « *lorsque le*

²¹⁰⁵ Ordonnance n° 2021-442 du 14 avr. 2021 relative à l'accès aux données des véhicules, *JORF* n° 0089 du 15 avr. 2021, texte n° 34, prise sur le fondement de l'art. 32-I-1° de la loi n° 2019-1428 du 24 déc. 2019, *d'orientation des mobilités (1)*, dite loi LOM, *JORF* n° 0299 du 26 déc. 2019, autorisant le Gouvernement « à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, toute mesure relevant du domaine de la loi afin de : rendre accessibles les données pertinentes des systèmes intégrés aux véhicules terrestres à moteur, équipés de dispositifs permettant d'échanger les données avec l'extérieur du véhicule (...) ». Précisons que si le délai accordé de douze mois n'a pas été tenu en raison de la crise sanitaire, l'art. 14 de loi n° 2020-290 du 23 mars 2020 *d'urgence pour faire face à l'épidémie de covid-19 (1)*, *JORF* n° 0072 du 24 mars 2020, texte n° 2, a permis de prolonger de quelques mois ce délai.

²¹⁰⁶ Art. L. 1514-5-I-1° du Code des transports, créé par l'art. 1^{er} de l'ordonnance n° 2021-442 du 14 avr. 2021 relative à l'accès aux données des véhicules, *JORF* n° 0089 du 15 avr. 2021.

²¹⁰⁷ Conformément à l'art. L. 212-12 alinéa 1^{er} C. assur : « *l'assureur qui a payé l'indemnité d'assurance est subrogé, jusqu'à concurrence de cette indemnité, dans les droits et actions de l'assuré contre les tiers qui, par leur fait, ont causé le dommage ayant donné lieu à la responsabilité de l'assureur* ».

²¹⁰⁸ Art. L. 1514-5-I-2° du Code des transports, créé par l'art. 1^{er} de l'ordonnance n° 2021-442 du 14 avr. 2021 relative à l'accès aux données des véhicules, *JORF* n° 0089 du 15 avr. 2021.

²¹⁰⁹ Conformément aux art. L. 1514-1-I, L. 1514-2-I, L. 1514-3-I, et L. 1514-4-I du Code des transports, créés par l'art. 1^{er} de l'ordonnance n° 2021-442 du 14 avr. 2021 relative à l'accès aux données des véhicules, *JORF* n° 0089 du 15 avr. 2021.

traitement de ces données est nécessaire à l'exécution du contrat d'assurance concerné »²¹¹⁰. Dès lors que la nécessité du traitement de ces données est établie, « *seules les données strictement nécessaires pour déterminer l'activation ou non de la délégation de conduite du véhicule, ou les conditions de reprise en main, aux fins d'indemniser les victimes en application de la loi n°85-677 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation,*[leur] *sont transmises* »²¹¹¹. C'est d'ailleurs cette même finalité qui permettra le traitement de ces données par le FGAO²¹¹². Observons qu'un décret prochainement attendu devrait préciser les données exactes qui pourront être transmises, notamment aux compagnies d'assurances et au FGAO²¹¹³. En somme, en cas d'accident de la circulation, les assureurs automobiles, et subsidiairement le FGAO, sont donc autorisés à consulter les données relatives à l'environnement intérieur et extérieur du véhicule afin qu'il soit possible de déterminer les indemnisations des victimes. À ce titre, le recours à l'enregistreur de données emporterait ainsi une véritable finalité pour les assureurs.

496. La finalité du recours aux données. Pour les assureurs, l'intérêt d'un enregistreur de données, et plus précisément le fait d'être autorisés à accéder et à traiter de telles données, est évident²¹¹⁴. Si la finalité de l'exploitation des données à délégation de conduite est de déterminer l'indemnisation des victimes, cela signifie que leur traitement portera sur le déroulement des événements, c'est-à-dire la succession des actions ayant conduit à la survenance de l'accident. Plus précisément, un tel traitement permettra de déterminer l'origine de l'accident²¹¹⁵. À cet égard, il pourrait être identifié la cause du dommage à la victime, et par conséquent si celle-ci a concouru par sa faute à la réalisation de ce dernier. Mais pourrait également être identifiable la défaillance ou la défektivité du système automatisé équipant un véhicule terrestre à moteur impliqué dans l'accident. Cette recherche ne pourra néanmoins

²¹¹⁰ Art. L. 1514-5-I-1° du Code des transports, créé par l'art. 1^{er} de l'ordonnance n° 2021-442 du 14 avr. 2021 relative à l'accès aux données des véhicules, *JORF* n° 0089 du 15 avr. 2021.

²¹¹¹ Art. L. 1514-5-III du Code des transports, créé par l'art. 1^{er} de l'ordonnance n° 2021-442 du 14 avr. 2021 relative à l'accès aux données des véhicules, *JORF* n° 0089 du 15 avr. 2021.

²¹¹² Art. L. 1514-5-I-2° du Code des transports, créé par l'art. 1^{er} de l'ordonnance n° 2021-442 du 14 avr. 2021 relative à l'accès aux données des véhicules, *JORF* n° 0089 du 15 avr. 2021.

²¹¹³ Ceci a été affirmé dans le compte rendu du Conseil des ministres du 14 avr. 2021, [disponible en ligne] : <https://www.gouvernement.fr/conseil-des-ministres/2021-04-14>.

²¹¹⁴ En ce sens : **NOGUÉRO D.**, « Assurance et véhicules connectés – Regard de l'universitaire français », *D. IP/IT* 2019, p. 597, spéc. p. 598.

²¹¹⁵ En ce sens : **VINGIANO-VIRICEL I.**, « Le renouveau du paradigme de l'expertise automobile au bénéfice des assureurs », *RCA* 2016, étude 14, spéc. n° 16.

s'opérer que si l'accident s'est produit lorsque le système était activé, c'est-à-dire lorsqu'il exerçait le contrôle dynamique du véhicule dans son domaine de conception fonctionnelle.

En cas d'accident d'un véhicule partiellement automatisé, l'usage de l'enregistreur de données à délégation de conduite va donc permettre de « *déterminer les interactions entre le conducteur et le système de conduite automatisé* »²¹¹⁶. Plus précisément, permettra-t-il de déterminer « *qui était en charge de la conduite, de la tâche mal ou non réalisée, ou encore de la supervision, d'une fonction défaillante au moment des faits reprochés, un humain ou le système ? Comment étaient réparties les tâches entre eux ? Qui avait les pouvoirs de direction et de contrôle du véhicule, spécialement au moment de la situation de rupture ?* »²¹¹⁷. La présence de ce dispositif dans le véhicule devrait ainsi permettre de déterminer sans trop de difficultés si la personne assise aux commandes avait ou non repris le contrôle manuel du véhicule au moment de l'accident. Cela facilitera la mise en œuvre du droit à indemnisation des victimes d'accidents de la circulation. Nul doute que la collecte de données à délégation de conduite s'effectuera automatiquement lorsqu'un véhicule hautement, voire totalement automatisé, sera impliqué dans un accident de la circulation.

L'analyse de ces données se révélera donc cruciale pour les compagnies d'assurances et le FGAO²¹¹⁸. Dès lors que ces organismes seront en mesure de comprendre les circonstances exactes de l'accident et de discerner les rôles de chacun dans la tâche de conduite, il leur suffira d'établir la responsabilité des personnes dont le fait a participé à la réalisation du dommage de la victime de l'accident de la circulation. Ainsi pourront être identifiés les débiteurs d'indemnisation qui devront supporter le poids de la réparation. Il faut espérer que les nouveaux responsables d'un système défaillant ou défectueux, c'est-à-dire les nouveaux débiteurs de la dette finale de la victime, soient eux-mêmes couverts par une assurance garantissant cette dette²¹¹⁹.

En somme, l'accès aux enregistrements de données relatives à l'état de délégation de conduite permettra certainement, et dans une certaine mesure, la collecte d'informations fiables et utiles à l'égard du *quantum* du droit à indemnisation des victimes. Pouvant être finalement

²¹¹⁶ Conformément à l'art. R. 311-1-1, 7 C. route, créé par décret n° 2021-873 du 29 juin 2021- art. 2, version en vigueur depuis le 2 juill. 2021.

²¹¹⁷ **GUILBOT M., CHARLES L.**, *art.cit.*, 23-24 janv. 2019 – ATEC-ITS France.

²¹¹⁸ Précisons que l'enregistreur de données ne mettra pas fin aux investigations approfondies effectuées par un expert. V. en ce sens : **GOLA R.**, *art.cit.*, p. 57 : « *nul doute que le rapport d'expertise jouera aussi un rôle déterminant dans la recherche du responsable de l'accident* ».

²¹¹⁹ Comme l'affirme un auteur, « *se profile la réorganisation du marché de la responsabilité automobile, avec la révision de la Convention d'indemnisation des sinistres (RSA) et la recherche du souscripteur idéal de la couverture* » : **BÉGUIN-FAYNEL C.**, « Responsabilité civile et assurance dans la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 », *L'essentiel, RDA* 2020, n° 2, p. 2.

qualifiés d'éléments de preuve relatifs aux faits ayant concouru à la survenance de l'accident²¹²⁰, de telles données analysées faciliteront nécessairement la recherche d'un responsable.

497. L'encadrement des données enregistrées et traitées du véhicule. Ces données à délégation de conduite sont des données à caractère personnel, entendues de « *toute information se rapportant à une personne physique identifiée ou identifiable* »²¹²¹. À ce titre, elles nécessitent donc le respect des dispositions protégeant la vie privée des personnes à qui elles appartiennent²¹²². Plus précisément, toute collecte de données à caractère personnel, *via* des enregistreurs de données dont seront équipés les véhicules automatisés, doit être mise en œuvre conformément au règlement européen sur la protection des données à caractère personnel (RGDP) et des principes fondamentaux qu'il énonce.

En raison de la collecte et de l'exploitation des données collectées du véhicule, la CNIL, « *soucieuse de favoriser le progrès technologique tout en protégeant les données personnelles* »²¹²³, avait déjà publié en 2017 un pack de conformité relatif aux véhicules connectés et aux données personnelles²¹²⁴. Ce pack de conformité s'appuie sur le texte de référence en matière de protection indirecte des données à caractère personnel²¹²⁵, le RGDP. Il s'agit plus particulièrement de son article 25 portant sur la notion de « *privacy by design* », vecteur d'une conception de produits répondant aux normes juridiques relatives au respect de la vie privée. Le concept de « *privacy by design* » sert en réalité de contenant aux garanties substantielles de l'article 5 du RGPD : « *concernant les principes relatifs aux traitement des données à caractère personnel : licéité des informations collectées ; finalités déterminées ;*

²¹²⁰ **GUILBOT M., CHARLES L.**, *art.cit.*, 23-24 janv. 2019 – ATEC-ITS France.

²¹²¹ Conformément à l'art. 2 de la loi n° 78-17 du 6 janv. 1978, relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, *JORF* 7 janv. 1978, et à l'art. 4 du Règlement (UE) 2016/679 du PE et du Cons., du 27 avr. 2016 *relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données*, entré en vigueur le 25 mai 2018, art. 4 : « *est une donnée personnelle toute information se rapportant à une personne physique identifiée ou identifiable (ci-après dénommée " personne concernée ") ; est réputée être une " personne physique identifiable " une personne physique qui peut être identifiée, directement ou indirectement, notamment par référence à un identifiant, tel qu'un nom, un numéro d'identification, des données de localisation, un identifiant en ligne, ou à un ou plusieurs éléments spécifiques propres à son identité physique, physiologique, génétique, psychique, économique, culturelle ou sociale* ».

²¹²² En ce sens : **VINGIANO-VRICEL I.**, « Le modèle assurantiel à l'épreuve des données », *RGDA* 2017, n° 10, p. 507, spéc. n° 2.

²¹²³ **ARCHAMBAULT L., MURRAY D.**, « L'accès aux données des véhicules sous le contrôle de la CNIL », *Argus de l'assurance*, 2021.

²¹²⁴ Disponible en ligne : https://www.cnil.fr/sites/default/files/atoms/files/pack_vehicules_connectes_web.pdf.

²¹²⁵ En ce sens : **RENUCCI J.-F.**, *Droit européen des droits de l'homme. Droits et libertés fondamentaux garantis par la CEDH*, *op.cit.*, spéc. n° 231 : la « *protection directe étant assurée par les juges de la Cour européenne des droits de l'homme lorsqu'ils interprètent l'article 8 de la Convention européenne* ».

explicites et légitimes des collectes ; caractère exact à jour des données traitées ; conservation de ces données pour une durée n'excédant pas celle nécessaire au regard des finalités déclarées, traitement des données de façon à garantir leur sécurité »²¹²⁶.

L'ordonnance du 14 avril 2021 autorisant l'accès et le traitement de ces données à caractère personnel, notamment aux assurances et au FGAO, a été adoptée après l'avis de la CNIL le 30 mars 2021, de sorte à garantir l'intégration d'une dimension « protection des données ». Celle-ci s'inscrit donc dans le respect des données personnelles. Elle répond notamment aux enjeux de sécurité juridique, et incidemment aux principes que la loi « Informatique et Libertés » de 1978, modifiée en 2018²¹²⁷, imposent. Il s'agit notamment du principe de finalité, de proportionnalité, de sécurité, et d'accès aux informations. Plusieurs dispositions issues de cette ordonnance affirment pourtant que le consentement des personnes concernées n'est pas requis, notamment celui du conducteur ou de l'utilisateur de véhicules impliqués dans l'accident. Il en est pourtant du traitement des données aux fins d'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation²¹²⁸. Le consentement du conducteur ne doit être, ni demandé par les compagnies d'assurances et le FGAO, ni être obtenu²¹²⁹. Toutefois, ce texte réglementaire encadre l'exploitation de telles données en imposant leur anonymisation « *par un procédé garantissant la suppression irréversible du lien entre lesdites données et le numéro de série ou tout identifiant du véhicule, de son conducteur, propriétaire ou locataire* »²¹³⁰.

Ainsi l' « *on trouvera peut-être paradoxal qu'un assuré puisse ainsi abdiquer un droit que l'on attache à sa personne. La solution est pourtant parfois nécessaire ; spécialement lorsque sa finalité est de préserver un autre droit – antagoniste – comme, par exemple, le droit à la preuve de l'assureur* »²¹³¹. Précisons toutefois que le Conseil des ministres a affirmé que cette ordonnance devrait être prochainement complétée par un décret qui sera censée préciser les modalités d'accès et de conservation des données.

²¹²⁶ **GOLA R**, *art. cit.*, spéc. p. 59.

²¹²⁷ Loi n° 2018-493 du 20 juin 2018 relative à la protection des données personnelles (1), *JORF* n° 0141 du 21 juin 2018.

²¹²⁸ V. art. L. 1514-5-II du Code des transports, créé par l'art. 1^{er} de l'ordonnance n° 2021-442 du 14 avr. 2021 relative à l'accès aux données des véhicules, *JORF* n° 0089 du 15 avr. 2021.

²¹²⁹ En ce sens : **GRANGE N.**, « Accès aux données. Des véhicules très bavards », *Bull. des transports et de la logistique*, 2021, n° 3829.

²¹³⁰ Art. L. 1514-1-II alinéa 2 du Code des transports, créé par l'art. 1^{er} de l'ordonnance n° 2021-442 du 14 avr. 2021 relative à l'accès aux données des véhicules, *JORF* n° 0089 du 15 avr. 2021.

²¹³¹ **HOURDEAU S.**, « Des droits fondamentaux en assurance : les pesanteurs d'une autre galaxie », *RGDA* 2018, n° 08-09, p. 387, spéc. n° 15.

498. Le droit à la preuve de l'assureur. L'analyse du droit à la preuve, érigé tel un droit fondamental par la Cour européenne des droits de l'Homme²¹³² ainsi que par la Cour de cassation²¹³³, dépasse notre champ d'étude. Mais il est toutefois intéressant de constater l'intérêt de la collectivité des assurés pour justifier dans certains cas que le droit à la preuve des assureurs emporte une atteinte légitime et proportionnée au respect de la vie privée d'un assuré²¹³⁴. L'enregistreur de données à délégation de conduite est indéniablement un outil facilitant la démonstration de la preuve d'un responsable. Son utilisation servira sûrement l'intérêt de la collectivité des assurés. Si une atteinte à la vie privée des assurés venait à être caractérisée, elle ne serait sans doute qu'une atteinte légitime et proportionnée au regard de l'objectif d'intérêt général qu'elle sert. Il est intéressant de constater que la Cour de cassation a déjà eu l'occasion d'opérer un contrôle de proportionnalité entre une atteinte à la vie privée d'un assuré et le droit à la preuve d'un assureur servant l'intérêt de la collectivité des assurés.

En effet, elle a pu énoncer que l'atteinte à la vie privée de l'assuré n'était pas condamnable « *au regard de la nécessaire et légitime préservation des droits de l'assureur et des intérêts de la collectivité des assurés* »²¹³⁵. Il s'agissait en l'occurrence de filatures organisées par l'assureur pour contrôler et surveiller les conditions de vie de la victime d'un accident aux fins de s'opposer à sa demande d'indemnisation. Comme l'affirme Madame le Professeur Natalie Fricero, cet arrêt était particulièrement « *novateur en ce qu'il définit les conditions d'un "droit à la preuve", rattaché au procès équitable, exercé en violation d'un autre droit fondamental, celui de la vie privée et du secret des correspondances* »²¹³⁶. Dans cet arrêt, la finalité de l'action de l'assureur était légitimée « *par l'obligation qui est la sienne de protéger cette communauté* »²¹³⁷. Il en sera sûrement jugé de même lorsque l'assureur ou le FGAO s'appuieront sur les données à délégation de conduite du véhicule impliqué dans

²¹³² À titre d'illustrations, sur les arrêts de la Cour européenne des droits de l'Homme ayant érigé le droit à la preuve comme un droit fondamental : CEDH, 10 déc. 2006, *L.L. c./ France*, n° 758098/02, *RTD civ.* 2007, p. 95, obs. HAUSER J. Pour une confirmation dans le domaine assurantiel : CEDH, 27 mai 2014, *De La Flor Cabrera c./ Espagne*, n° 10764/09, *RGDA* 2014, p. 409, note SCHULZ R. En l'espèce, la Cour s'était prononcée sur la question de l'utilisation d'enregistrements vidéo en justice qui avaient été pris sans le consentement de l'assuré pour établir son droit à indemnisation en tant que victime conductrice d'un accident de la circulation. La Cour avait affirmé qu'il n'y avait pas violation de l'article 8 de la Convention. V. sur ce point : **RENUCCI J.-F.**, *Droit européen des droits de l'homme. Droits et libertés fondamentaux garantis par la CEDH, op.cit.*, spéc. n° 232. *A contrario*, sur une surveillance illicite particulièrement intrusive de la compagnie d'assurance portant atteinte à la vie privée de l'assuré victime d'un accident de la circulation, v. : CEDH, 18 oct. 2016, *Vukota-Bojic c./ Suisse*, n° 61838/10, *D. Actu.* 2016, obs. SOUDAIN T.

²¹³³ Cass. 1^{ère} civ., 5 avr. 2012, n° 11-14.177 : *Bull. civ.* I, n° 85, *D.* 2013, p. 269, obs. FRICERO N.

²¹³⁴ V. à titre d'illustration : CEDH, 28 juin 2001, n° 41953/98, *Verlière c./ Suisse* : « *l'intérêt de la collectivité des assurés peut justifier qu'un assureur vérifie la réalité du sinistre au moyen d'enquêtes privées sans qu'il ne soit porté atteinte au droit au respect de la vie privée* ».

²¹³⁵ Cass. 1^{ère} civ., 5 avr. 2012, n° 11-14.177 : *Bull. civ.* I, n° 85, *D.* 2013, p. 269, obs. FRICERO N.

²¹³⁶ Obs. FRICERO N., *D.* 2013, p. 269, sur Cass. 1^{ère} civ., 5 avr. 2012, n° 11-14.177 : *Bull. civ.* I, n° 85.

²¹³⁷ **HOIRDEAU S.**, *art.cit.*, spéc. n° 15.

l'accident, aux fins de déterminer l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation. Doit-on néanmoins préciser que l'ordonnance du 14 avril 2021 s'inscrit dans la lignée des règles proscrites par le RGDP, telles que la règle interdite de l'exploitation des données d'infraction²¹³⁸. À cet égard, l'accès et l'exploitation des données à délégation de conduite permettront aux assureurs et au FGAO de déterminer le droit à indemnisation des victimes d'accidents de la circulation. Ces organismes ne sauraient transmettre de telles données susceptibles de révéler des infractions au Code de la route.

499. Bilan du second paragraphe. En intégrant, par voie d'ordonnance, de nouvelles dispositions au sein du Code des transports, le gouvernement a ainsi autorisé l'accès aux assureurs et au FGAO aux données à délégation de conduite du véhicule afin de déterminer l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation. Le dispositif d'enregistrement de données à délégation de conduite dont les véhicules automatisés seront équipés facilitera donc l'identification du fait à l'origine causal du dommage subi par la victime d'un accident corporel de la circulation, et incidemment le responsable de ce fait. En cela, lorsque sera rapportée la preuve de l'identification d'un responsable de l'accident imputable à une défaillance ou une défectuosité du véhicule automatisé, soit le débiteur final de la dette de la victime, l'assureur pourra ainsi exercer un recours récursoire au stade de la contribution à la dette. Restera dès lors à déterminer deux éléments : le fondement de responsabilité civile de ces nouveaux responsables, et l'identité des responsables tenus à l'obligation à la dette au sens de l'article 2 de la loi Badinter.

500. Avant-propos conclusifs de la seconde section. En définitive, l'étude a permis de démontrer qu'il va être particulièrement difficile de reconnaître un droit à une réparation irréductible du dommage corporel à la victime conductrice d'un véhicule partiellement automatisé et *ipso facto* la supériorité de son dommage corporel dans le droit de la réparation. L'analyse de la phase de transition du contrôle dynamique est complexe et soulève bons nombres d'interrogations quant aux fautes que le conducteur pourrait se voir opposer afin de limiter ou d'exclure son droit à indemnisation. Cependant, la reconnaissance d'un droit à une réparation irréductible du dommage corporel à la victime conductrice s'envisagera

²¹³⁸ Conformément à l'art. 10 du Règlement (UE) n° 2016/679 du PE et du Cons., 27 avr. 2016. V. aussi : art. L. 1514-1-IV du Code des transports, créé par l'art. 1^{er} de l'ordonnance n° 2021-442 du 14 avr. 2021 relative à l'accès aux données des véhicules, *JORF* n° 0089 du 15 avr. 2021 : « ces données (...) ne peuvent être utilisées ni comme preuve de la commission d'infractions au Code de la route, ni aux fins de fourniture commerciale d'informations aux usagers de la route ».

certainement lorsque l'accident sera survenu en raison de l'unique fait du système. Aux fins d'indemnisation des victimes, le recours au dispositif d'enregistrement de données à délégation de conduite est alors indispensable puisqu'il permettra d'identifier l'origine causal du dommage et incidemment permettra de savoir si la victime conductrice bénéficie ou non d'un traitement préférentiel de son dommage corporel.

CONCLUSION DU CHAPITRE 1

501. La mutation complexe du droit à indemnisation du dommage corporel de la victime conductrice. L'esquisse d'une mutation du droit à indemnisation des victimes conductrices s'est tout d'abord observée sous le prisme de l'influence de la création partagée du risque d'accident sur la détermination de la qualité de conducteur victime. Cette étude a révélé de nombreuses difficultés concernant la détermination des rôles respectifs de l'Homme et du système automatisé de conduite équipant un véhicule. La délégation du contrôle dynamique du véhicule aux systèmes partiellement et hautement automatisés a permis de constater que l'Homme n'était pas libéré de la maîtrise effective du véhicule. Compte tenu des devoirs de prudence et de vigilance qui lui incombent, le conducteur situé à bord du véhicule, ou situé physiquement à l'extérieur de celui-ci, conserve en réalité un devoir de supervision intellectuelle du système de conduite lorsqu'il est activé. Cette exigence implicite demeurerait nécessaire pour que le conducteur puisse reprendre manuellement, dans le délai imparti, le contrôle dynamique du véhicule lorsque le système automatisé en émet la demande. Mais ce devoir de supervision laisse toutefois perplexe quant au propre rôle attribué au système de conduite automatisé du véhicule. De tels systèmes automatisés ont été conçus pour décharger le conducteur de l'exercice de l'activité de conduite. Aussi, ces derniers sont capables de contrôler la conduite du véhicule et de surveiller seuls l'environnement de conduite de celui-ci dans leur domaine de conception fonctionnelle. Et pourtant, il est enjoint au conducteur de se tenir en état et en position pour reprendre favorablement les commandes du véhicule, alors même que les systèmes sont programmés pour effectuer automatiquement des manœuvres à risque minimal ou d'urgence face à un risque d'accident qu'ils détecteraient. À cet égard, l'on peut affirmer que la délégation de conduite complique davantage l'exercice du contrôle du véhicule par l'humain, alors qu'elle a été pensée pour lui faciliter l'activité de conduite.

De ce constat en a donc résulté une détermination particulièrement délicate de la notion de conducteur. Au sens de l'article 4 de la loi du 5 juillet 1985, la qualité de conducteur se perd *a priori* à partir du moment où le système partiellement automatisé a été activé. Mais encore faut-il que l'accident se réalise lorsque le système contrôlait seul la conduite du véhicule, et que le conducteur n'ait pas été alerté d'une demande de reprise en main du véhicule par le système. À l'inverse, il conserverait cette qualité lorsqu'il est victime de l'accident, dès lors que son intervention fautive, lors de la phase de transition, l'a empêché d'exercer correctement la maîtrise effective de la conduite du véhicule. Au regard de son devoir de prudence et de

vigilance, il pourra en effet lui être reproché le fait qu'il n'ait pas repris à temps, ou que tardivement, les commandes du véhicule pour que l'accident ne se produise. Cette approche a alors révélé que la délégation de conduite au système partiellement automatisé influe de manière complexe sur la qualité de conducteur victime. La qualité de conducteur serait ainsi conservée, tant sur le fondement de l'article 4 de la loi de 1985 que sur celui de son article 2. En revanche, en présence d'un véhicule hautement automatisé, dès lors qu'une personne est physiquement située à l'extérieur du véhicule pour en reprendre le contrôle en cas de nécessité, il est évident que la personne qui l'occupe n'est plus un conducteur, ni au sens de l'article 4, ni au sens de l'article 2 de la loi Badinter. Conserve uniquement la qualité de conducteur responsable et débiteur de l'indemnisation la personne intervenant à distance et tenue de reprendre le contrôle dynamique du véhicule lorsque le système en émet la demande.

Ainsi, l'impact de la création partagée du risque réalisé sur la reconnaissance d'un traitement préférentiel du dommage corporel à la victime a démontré certaines difficultés. Pour l'heure, un véhicule partiellement automatisé complique cette reconnaissance dans la mesure où il sera encore possible d'opposer la faute de conduite ou de comportement à la victime conductrice. L'appréciation de ces fautes se révélera sûrement délicate. Au regard de la complexité de la nouvelle technologie en cause, plusieurs facteurs pourraient concourir à leur commission. Certains pourront être pris en compte pour caractériser une faute opposable, d'autres pourront justifier l'inopposabilité de cette faute commise. Le droit à indemnisation de la victime sera véritablement mis à l'épreuve en cas d'accident impliquant un véhicule partiellement automatisé. Mais il est néanmoins possible d'envisager la reconnaissance d'un droit à une réparation irréductible du dommage corporel lorsqu'un défaut ou une défaillance proviendra du système lui-même en charge du contrôle du véhicule. En effet, l'indemnisation de la victime conductrice d'un dommage corporel sera irréductible lorsque l'origine causale de son dommage peut uniquement être imputée au système automatisé à délégation de conduite. La détermination de l'origine causale de ce dommage, difficile à identifier au regard de la complexité de la technologie en cause, s'opérera certainement plus facilement grâce à l'enregistreur de données à délégation de conduite incorporé au véhicule. Les assureurs du véhicule impliqué dans l'accident sont autorisés depuis peu à accéder et à traiter l'enregistrement des données collectées lors de la phase accidentelle. Ils seront dès lors à même d'identifier la cause à l'origine du dommage, et ainsi d'identifier les responsables tenus à l'obligation comme à la contribution à la dette d'indemnisation de la victime. Ce nouvel outil de preuve au service des compagnies d'assurances et du Fonds de garantie des assurances

obligatoires demeure indispensable pour mesurer le *quantum* de l'indemnisation à laquelle a droit la victime conductrice fautive ou non, sur le fondement de la loi du 5 juillet 1985.

En somme, l'avènement des véhicules partiellement automatisés ne permettra pas de reconnaître un droit à une réparation irréductible du dommage corporel aux victimes conductrices en toute circonstances accidentelles et par conséquent la supériorité d'un tel dommage dans le droit de la réparation. Cette reconnaissance ne saurait cependant qu'être retardée car l'avènement des véhicules hautement et totalement automatisés contribuera au contraire à leur reconnaître un droit inconditionnel à réparation du dommage corporel, tel que celui dont est d'ores et déjà titulaire la victime non-conductrice. À cet égard, la mise en œuvre d'un traitement égalitaire des victimes d'accidents corporels se révélera toutefois délicate.

CHAPITRE 2

VERS LA MISE EN ŒUVRE DÉLICATE D'UN TRAITEMENT ÉGALITAIRE DES VICTIMES D'ACCIDENTS CORPORELS

502. L'impact de l'automatisation élevée du système équipant le véhicule.
L'évolution de la notion de conducteur au sens de l'article 4 de la loi du 5 juillet 1985 est inévitable eu égard au degré d'autonomie particulièrement élevé dont les systèmes de délégation de conduite équipant les véhicules seront dotés.

Lorsque le véhicule est doté d'une automatisation haute, cela signifie qu'il est doué de capacités de conduite entièrement et pleinement autonomes dans son domaine de conception fonctionnelle. Le mode de conduite est activé et géré seul par le système de pilotage automatisé, sans commandement d'une personne humaine. Lors de la circulation de ce type de véhicule, le conducteur n'aurait donc plus à surveiller en permanence la conduite du véhicule géré par le système hautement automatisé. Celui-ci est programmé pour prendre en charge, dans son domaine de conception fonctionnelle, l'ensemble des fonctions de conduite de manière autonome. Tel est par exemple le cas du *Valet-parking*²¹³⁹ où l'automobile se garera seule, ou ira chercher seule une personne. Ce type de véhicule ne nécessiterait plus un conducteur à bord de l'habitacle. Ce qui signifie que toutes les personnes l'occupant seraient alors qualifiées de victimes non-conductrices.

Ce constat sera d'autant plus avéré lorsque seront autorisées à circuler les voitures totalement automatisées qui se contrôlent d'elles-mêmes, sans aucune intervention humaine, et sans qu'aucun domaine de conception fonctionnelle ne leur soit assigné. Le système d'intelligence artificielle du véhicule étant alors capable de réagir seul face à tout événement survenant lors de n'importe quel trajet, sans solliciter une quelconque reprise en main du contrôle dynamique de la voiture, la notion traditionnelle de conducteur n'en sera que plus artificielle. Son rôle dans la conduite et le contrôle du véhicule autonome lui étant totalement dénié, la règle de l'opposabilité d'une faute commise par ce dernier n'a plus lieu d'être. À cet égard, il peut être alors envisagée une consécration d'un droit à une égale indemnisation du dommage corporel des victimes d'accidents corporels de la circulation et incidemment une égalité de traitement de ces dernières. La reconnaissance d'une égale indemnisation participera ainsi à asseoir la supériorité du dommage corporel dans le droit de la réparation des dommages

²¹³⁹ V. TERESI L., RAKOTOVAHINY M., JAMBORT S., « Incidences des systèmes de conduite automatiques sur les responsabilités civiles et pénales », *JCP* 2019, doct. 83.

que subissent les victimes d'un accident corporel de la circulation. Ce traitement égalitaire sera néanmoins difficile à mettre en œuvre. L'avènement de ces véhicules spécifiques bouleverse tant les règles issues de la loi Badinter que de celles issues du droit de la responsabilité civile pouvant trouver à s'appliquer en cas d'accident de la circulation impliquant des véhicules automatisés.

À cet égard, il convient alors de constater que l'arrivée de véhicules de plus en plus autonomes sur les routes emportera nécessairement un transfert préalable de la création du risque d'accident (**Section 1**) participant nécessairement d'un transfert consécutif de la charge de réparation du risque réalisé (**Section 2**).

Section 1. Vers un transfert préalable de la création du risque d'accident

503. L'exclusivité du rôle de conduite attribué au véhicule autonome. Une nouvelle catégorie d'usagers pourrait voir le jour lorsque les véhicules hautement et totalement automatisés circuleront sur nos routes. Plus particulièrement, l'autonomie très élevée de ce type de véhicule permettra à ce véhicule d'être capable de se déplacer de façon autonome sans aucune supervision de la part du conducteur, et de prendre une décision, sans qu'aucune intervention humaine soit nécessaire²¹⁴⁰. Ainsi, le rôle du conducteur deviendrait marginal, voire inexistant. Cela emporterait pour conséquence de lui dénier sa qualité de conducteur lorsqu'il est victime d'un accident corporel de la circulation (§1), et d'ainsi remplacer la catégorie existante des victimes conductrices par une nouvelle catégorie qu'il conviendra de déterminer. Dans l'hypothèse d'une abdication du rôle dans la conduite et le contrôle du véhicule, le conducteur ne serait donc plus la victime « pestiférée » du régime d'indemnisation du dommage corporel issu de la loi du 5 juillet 1985. Il se pourrait qu'enfin, en pareille hypothèse, la victime conductrice soit bénéficiaire d'un véritable droit du dommage corporel. En outre, l'absence de rôle incombant originellement au conducteur aurait également pour effet de transférer la création du risque d'accident de la circulation vers le système d'intelligence artificielle du véhicule qui en aurait finalement l'entier contrôle (§2). Aussi, l'imputation de la création du risque d'accident à ce véhicule totalement automatisé ne manquera pas de soulever plusieurs difficultés.

²¹⁴⁰ *Éthique de la recherche robotique*, Rapport n° 1 de la CERNA (Commission de réflexion sur l'Éthique de la Recherche en sciences et technologies du Numérique d'Allistene), nov. 2014, 63 p., spéc. pp. 12 et 22, [disponible en ligne] : http://cerna-ethics-allistene.org/digitalAssets/38/38704_Avis_robotique_livret.pdf.

§1. La qualité de conducteur déniée à la victime

504. Démarche. Qu'elle soit hautement automatisée, voire totalement automatisée, la voiture de demain impacte la notion traditionnelle de conducteur. La vision que l'on a de cette notion n'en sera que transformée (A), au point d'envisager une disparition certaine de la qualité de conducteur victime (B).

A. Vers une vision transformée de la notion de conducteur

505. Vers une disparition de la notion de conducteur d'un véhicule hautement automatisé au sens de l'article 4 de la loi de 1985. La nouvelle notion d'« intervenant à distance », mentionnée au sein du décret du 29 juin 2021 ne peut s'entendre de la notion de conducteur, telle qu'envisagée actuellement en application de l'article 4 de la loi du 5 juillet 1985. La notion de conducteur est en l'occurrence inadaptée²¹⁴¹. En revanche, la notion d'« intervenant à distance » serait englobée dans la notion large de conducteur, telle que visée à l'article 2 de la loi, en tant que débiteur d'indemnisation. La notion de conducteur n'est donc pas ici vidée de tout sens. Il s'agit en effet d'un « conducteur humain », et plus précisément d'un « intervenant humain » tel que le précise le décret.

La qualité de conducteur serait donc attribuée à cet « intervenant à distance ». L'attribution s'opérerait plus précisément à l'égard d'une « personne habilitée »²¹⁴², située à l'extérieur du véhicule, et disposant de la possibilité d'en reprendre les commandes afin d'influer sur le contrôle dynamique qu'exerce le système hautement automatisé²¹⁴³. Il serait enjoint à cette personne de disposer d'une formation particulière et adaptée afin de pouvoir intervenir à distance²¹⁴⁴. Celle-ci pourrait activer et désactiver le système, lui donner

²¹⁴¹ En ce sens : BENSAMOUN A., LOISEAU G. (dir.), *op.cit.*, spéc. p. 94, n° 149 : « (...) la notion de conducteur (...) peut sembler en revanche inadaptée à la voiture autonome de niveau 4 ».

²¹⁴² Cette personne est mentionnée à l'art. L. 3151-3 C. transports, créé par Ordonnance n° 2021-443 du 14 avr. 2021 - art. 5, à venir – version du 01 sept. 2022 : « toute intervention à distance telle que définie par voie réglementaire, ne peut être effectuée que par une personne habilitée, titulaire du permis de conduire correspondant à la catégorie du véhicule considéré ».

²¹⁴³ Pour les besoins de l'étude, il a été choisi d'insérer directement dans la définition de ce « conducteur » de véhicule hautement automatisé les obligations qui lui incomberaient afin de mieux cerner les tenants et aboutissants de son acception, et non dans le chapitre précédant faisant principalement état des obligations incombant à un conducteur de véhicule partiellement automatisé.

²¹⁴⁴ Conformément à l'art. R. 3152-3 C. transports, créé par ordonnance n° 2021-443 du 14 avr. 2021 - art. 2, à venir – version du 1^{er} juin 2023. Il s'agirait d'une « personne habilitée, pouvant justifier d'une attestation de suivi d'une formation adaptée à l'intervention à distance pour le système concerné ». Cet article précise également que la personne habilitée à intervenir doit justifier « d'une attestation médicale le déclarant apte à assurer l'intervention à distance ». Cette attestation participerait à justifier du bon état physique et mental de ce conducteur

l'instruction d'effectuer, modifier, interrompre une manœuvre, ou de s'acquitter des manœuvres proposées par le système²¹⁴⁵. La personne pourrait également « *donner des instructions au système de navigation opérant sur le système de choisir ou de modifier la planification d'un itinéraire ou des points d'arrêt pour les usagers* »²¹⁴⁶. Ainsi, compte tenu du fait que la qualité de conducteur serait alors conservée par une personne physique, la notion de conducteur au sens de l'article 2 de la loi Badinter pourrait subsister.

De plus, l'approche prétorienne du concept de conducteur ne devrait pas non plus être réellement transformée. Le critère géographique, accessoire à celui de la maîtrise sur lequel se fondent parfois les juges, participe uniquement de l'appréciation qu'ils opèrent de la qualité de conducteur au sens l'article 4 de la loi Badinter et non au sens de l'article 2²¹⁴⁷. On rencontre déjà en jurisprudence deux hypothèses accidentelles dans lesquelles un véhicule impliqué n'a pas de conducteur au sens de l'article 4. La première est celle d'un véhicule en stationnement régulier n'ayant aucune personne à bord²¹⁴⁸. La seconde est celle d'un véhicule qui aurait causé un accident en se déplaçant tout seul²¹⁴⁹. Selon la jurisprudence existante, l'attribution de la qualité de conducteur ne dépend donc pas nécessairement de sa présence dans l'habitacle du véhicule²¹⁵⁰. Mais celle-ci suppose en revanche une maîtrise effective des commandes du véhicule²¹⁵¹. Les juges ne devraient donc pas éprouver de difficulté à l'avenir pour établir le fait que cet « intervenant à distance » est conducteur.

La loi PACTE avait déjà introduit la notion de « *conducteur situé à l'extérieur du véhicule* ». Pour satisfaire aux exigences de la Convention de Vienne sur la sécurité routière, ce

afin qu'il puisse, en cas de demande de reprise manuelle émise par le système hautement automatisé, reprendre le contrôle dynamique du véhicule.

²¹⁴⁵ Art. R. 3151-1- 8 a) issu de l'art. 6 créé par décret n° 2021-873 du 29 juin 2021, et entrant en vigueur conformément à l'art. 9 dudit décret « *le lendemain de la publication au Journal officiel du décret portant publication des amendements à la convention sur la circulation routière du 8 novembre 1968 tendant à la modification de son article 1^{er} et à l'insertion d'un nouvel article 34 bis, communiqués aux États parties à la convention le 15 janv. 2021, conformément au paragraphe 1 de son article 49, et au plus tard le 1^{er} sept. 2022* ».

²¹⁴⁶ Art. R. 3151-1- 8 b) issu de l'art. 6 créé par décret n° 2021-873 du 29 juin 2021, et entrant en vigueur conformément l'art. 9 dudit décret « *le lendemain de la publication au Journal officiel du décret portant publication des amendements à la convention sur la circulation routière du 8 novembre 1968 tendant à la modification de son article 1^{er} et à l'insertion d'un nouvel article 34 bis, communiqués aux États parties à la convention le 15 janv. 2021, conformément au paragraphe 1 de son article 49, et au plus tard le 1^{er} sept. 2022* ».

²¹⁴⁷ V. *Supra* n°101.

²¹⁴⁸ À titre d'illustration sur l'application de la loi Badinter lors du stationnement du véhicule dépourvu de personnes à bord : Cass. 23 mars 1994, *D.* 1994, p. 299, note GROUDEL H. ; *RTD civ.* 1994, p. 627, obs. JOURDAIN P. Pour un stationnement dans un parking d'immeuble en sous-sol privatif : Cass. 2^e civ., 18 mars 2004, n° 02-15.190 : *Bull. civ.* II, n° 128, *RCA* 2004, n° 183, note GROUDEL H. Pour un stationnement dans un parking public : Cass. 2^e civ., 8 janv. 2009, n° 08-10.074 : *Bull. civ.* II, n° 1, *RCA* 2009, comm. 71, note VIGNON-BARRAULT A. Pour un stationnement dans un garage privé à usage individuel : Cass. 2^e civ., 22 mai 2014, n° 13-10.561 : *Bull. civ.* II, n° 116.

²¹⁴⁹ À titre d'illustration : Cass. 2^e civ., 24 juin 1998, n° 96-20.884 : *Bull. civ.* II, n° 203.

²¹⁵⁰ V. *Supra* n°106.

²¹⁵¹ V. *Supra* n°104.

conducteur est « *chargé de superviser ce véhicule et son environnement de conduite pendant l'expérimentation* », et devra être « *prêt à tout moment à prendre le contrôle du véhicule, afin d'effectuer les manœuvres nécessaires à la mise en sécurité du véhicule, de ses occupants et des usagers de la route* »²¹⁵². Un tel devoir de contrôle est donc bel et bien celui envisagé par le décret du 29 juin 2021. Ce conducteur joue un rôle actif dans la conduite du véhicule. Il peut dès lors reprendre à tout moment la main à distance sur le contrôle dynamique du véhicule.

En somme, en se plaçant du point de vue de l'identification du conducteur comme débiteur d'indemnisation au sens de l'article 2 de la loi du 5 juillet 1985, il n'y aurait alors pas *a priori* de distinction entre un conducteur qui contrôle le véhicule à distance, et un conducteur qui peut le contrôler lorsqu'il est situé à l'intérieur de l'habitacle du véhicule. La différence se perçoit uniquement quant à la détermination de la qualité de victime conductrice au sens de l'article 4 de la loi. Il est en effet évident que l'« intervenant à distance » ne saurait être considéré comme une victime conductrice. Plus encore, les occupants du véhicule hautement automatisé ne pourraient pas davantage être qualifiés comme tel, dès lors que le seul pouvant intervenir dans le contrôle dynamique du véhicule est cet « intervenant humain ». À cet égard, il est évident que la notion de victime conductrice pourrait tendre à disparaître dans un premier temps du fait de l'avènement des voitures hautement automatisées, et au surplus avec celui des véhicules autonomes. À moins qu'il soit possible de retenir encore la notion de conducteur.

506. Vers une mutation de la notion de conducteur au sens de l'article 4 de la loi de 1985. À partir du moment où le système totalement automatisé pilote lui-même, et en présence d'occupants dans la voiture, la désignation d'un conducteur demeure difficile²¹⁵³. Il se pourrait qu'en l'absence d'intervention temporaire du législateur sur la notion de conducteur d'un véhicule totalement automatisé, les juges admettent dans un premier temps la qualité de conducteur pour la personne qui effectue l'opération de démarrage ou d'arrêt du véhicule²¹⁵⁴. En ce sens, seraient traquées « *les bribes de pouvoirs résiduels de l'homme* »²¹⁵⁵. Une telle mutation de la notion de conducteur s'inspirerait de la jurisprudence doublement consacrée. D'une part, celle-ci retient qu'une telle qualité dure pour la personne exerçant l'activité de

²¹⁵² Art. 125 de la loi n° 2019-486 du 22 mai 2019, relative à la croissance et à la transformation des entreprises, dite loi PACTE, JO du 23 mai 2019, texte n° 2.

²¹⁵³ NEVEJANS N., *op.cit.*, spéc. p. 695, n° 834.

²¹⁵⁴ *Ibid.*

²¹⁵⁵ *Ibid.*, spéc. p. 695, n° 835.

conduite, tant que le moteur est en marche²¹⁵⁶ et prend fin lorsque le moteur est coupé²¹⁵⁷. D'autre part, celle-ci affirme qu'est conducteur le passager qui démarre par mégarde le véhicule en actionnant la clé de contact pour allumer l'autoradio²¹⁵⁸. Le critère ne serait donc plus la maîtrise effective des commandes de conduite par l'homme, mais le fait d'avoir le pouvoir de commander l'activation ou la désactivation du système. Comme l'affirme Madame Nathalie Nevejans, se basant au surplus sur des critères de contrôle principaux, « *les tribunaux pourraient ainsi plus largement désigner comme conducteur la personne qui prendrait en charge non seulement le démarrage, mais également qui imposerait une vitesse spécifique, lui assignerait une destination, lui imposerait des préférences quant aux routes à emprunter, ou toute autre forme de commande intellectuelle d'encadrement du déplacement de la voiture autonome* »²¹⁵⁹. En pareille hypothèse, le conducteur ne serait plus considéré comme la personne exerçant une certaine maîtrise tant matérielle qu'intellectuelle sur la conduite du véhicule. Le conducteur serait celui qui génère le risque d'accident de la circulation du fait de pouvoir commander le déplacement du véhicule autonome au regard des critères précités. Retenir cette qualification semble néanmoins sévère lorsque le conducteur est victime d'un accident corporel de la circulation dans lequel un véhicule totalement automatisé est impliqué. Cela reviendrait à considérer qu'il est encore possible de limiter ou d'exclure son droit à indemnisation. Mais en considérant quelle faute ? Cela nous semble difficile à imaginer. Dès lors, pourrait-on plutôt entrevoir l'idée selon laquelle la notion de conducteur doit être abandonnée lorsqu'il est transporté par un véhicule totalement automatisé. C'est d'ailleurs ce qui semble être sous-entendu par la réglementation nationale actuelle.

507. La notion de conducteur confrontée à l'état de la réglementation nationale existante. En France, la réglementation relative aux véhicules connaissant différents niveaux d'automatisation a récemment été adoptée. Les obligations incombant à un conducteur, telles qu'énoncées à l'article R. 412-6 du Code de la route ne s'appliquent plus depuis l'entrée en vigueur du nouvel article R. 412-7 de ce Code²¹⁶⁰. Le conducteur doit uniquement « *se tenir constamment en état et en position de répondre à une demande de reprise en main* », lorsque

²¹⁵⁶ Cass. 2^e civ., 18 févr. 2010, n° 09-12.250, *Inédit*.

²¹⁵⁷ Cass. 2^e civ., 10 mars 1988, n° 87-10.321 : *Bull. civ.* II, n° 60. V. aussi : Cass. 2^e civ., 31 mai 1995, n° 93-17.100 : *Bull. civ.* II, n° 91.

²¹⁵⁸ Cass. 2^e civ., 28 mars 2013, n° 12-17.548 : *Bull. civ.* II, n° 62.

²¹⁵⁹ NEVEJANS N., *op.cit.*, spéc. p. 696, n° 835. Précisons que l'auteur propose ce critère de contrôle en se basant sur l'arrêt du 31 mai 2000 rendu par la deuxième chambre civile, relatif au passager d'un véhicule qui avait été désigné comme conducteur du fait d'avoir appuyé sur la jambe droite du conducteur et donné une impulsion au volant.

²¹⁶⁰ V. *Supra* n°444.

des systèmes partiellement ou hautement automatisés équipant le véhicule émettent une telle demande²¹⁶¹. Conformément à une lecture littérale du nouvel article R. 412-17-1, I du Code de la route imposant au conducteur un tel devoir de vigilance, il faut retenir que ce dernier serait entièrement déchargé lorsqu'il circule avec un véhicule totalement automatisé. Le terme de « conducteur » visé à l'article R. 412-17-1, I du Code de la route n'a donc vocation à être utilisé qu'en cas de circulation des véhicules partiellement et hautement automatisés, et non s'agissant de la circulation des véhicules autonomes. Le décret du 29 juin 2021 portant application de l'ordonnance du 14 avril 2021 relative au régime de responsabilité pénale applicable en cas de circulation d'un véhicule à délégation de conduite et à ses conditions d'utilisations²¹⁶², ne mentionne d'ailleurs pas le terme qu'il convient d'user lorsqu'une personne circulera à bord d'un véhicule totalement automatisé. Cela permet alors d'entrevoir l'idée d'une disparition certaine de la notion de conducteur au sens de l'article 4 de la loi Badinter, au profit de celle de passager par exemple.

B. Vers une disparition certaine de la qualité de conducteur victime

508. L'éventuelle qualité de passager attribuée à la victime visée à l'article 4 de la loi de 1985. La logique commande que la notion de conducteur soit entérinée²¹⁶³, étant donné que le véhicule autonome exclut par définition le conducteur humain²¹⁶⁴. En cas d'accident imputable au système²¹⁶⁵, le conducteur, appelé « l'autoNomeur », pourrait être considéré comme un simple passager lorsqu'il est présent dans l'habitacle du véhicule²¹⁶⁶, et dont la

²¹⁶¹ Conformément à l'art. R. 412-17-1, I C. route, créé par décret n° 2021-873 du 29 juin 2021- art.4.

²¹⁶² Décret n° 2021-873 du 29 juin 2021 portant application de l'ordonnance n° 2021-443 du 14 avr. 2021 relative au régime de responsabilité pénale applicable en cas de circulation d'un véhicule à délégation de conduite et à ses conditions d'utilisation, *JORF* n° 0151 du 1 juill. 2021, texte n° 44.

²¹⁶³ En ce sens : **VINGIANO I.**, « Quel avenir pour le « conducteur » d'une voiture intelligente ? », *LPA* 2014, n° 239, p. 6.

²¹⁶⁴ **MONOT FOULETIER M., CLÉMENT M.**, « Véhicule autonome : vers une autonomie du régime de responsabilité applicable ? », *D.* 2018, p. 129.

²¹⁶⁵ Dans un rapport publié en 2015, la société *Google* affirme le chiffre d'une dizaine d'accidents de la circulation de voitures autonomes sans chauffeur circulant aux rythmes des algorithmes : Rapport *Google Self-Driving Car Project Monthly report*, Mai 2015 : <http://static.googleusercontent.com/media/www.google.com/fr/selfdrivingcar/files/reports/report-0515.pdf>.

V. aussi : **SIRINELLI P., PRÉVOST S.**, « Grain de sable pour la voiture autonome », *D. IP/IT* 2016, p. 161.

²¹⁶⁶ En ce sens : **CHATILA R.**, « Intelligence artificielle et robotique : un état des lieux en perspective avec le droit », *D. IP/IT* 2016, p. 284 ; **DAUPS TH.**, « Le robot, bien ou personne ? Un enjeu de civilisation ? », *LPA* 2017, n° 126, p. 7 ; **COULON C.**, « Du robot en droit de la responsabilité civile : à propos des dommages causés par les choses intelligentes », *art.cit.*, étude 6 ; **BARSAN I. M.**, « La voiture autonome : aspects juridiques », *Communication Commerce électronique*, 2018, n° 2, étude 3 ; **HAAS G.**, et al., « Le procès de l'intelligence artificielle de la voiture autonome », in **PRÉVOST S., ROYER E.**, (coord. éditoriale), *Intelligence artificielle, Grand angle*, 2019, Dalloz, spéc. p. 263 ; **MONOT-FOULETIER M., CLÉMENT M.**, *art.cit.*, p. 129 ; **BENSAMOUN A., LOISEAU G.** (dir.), *op.cit.*, spéc. p. 94, n° 149, et p. 104, n° 166.

passivité n'est plus partielle mais totale²¹⁶⁷. D'aucuns soutiennent d'ailleurs que le transfert vers ce statut de passager ou encore d'occupant de la voiture a nécessairement vocation à se généraliser du fait du développement de véhicules de plus en plus autonomes²¹⁶⁸. Le conducteur deviendrait un simple passager, car « *n'étant plus maître de son véhicule et ne pouvant prendre la main pour le contrôler dans des temps compatibles avec la dynamique de la circulation* »²¹⁶⁹.

509. Effets de la disparition de la notion de conducteur victime. Dans l'hypothèse où la loi Badinter s'applique aux accidents impliquant un véhicule totalement automatisé, il en résulterait que l'ensemble des usagers de ces véhicules serait désormais considéré comme des passagers victimes. Cette nouvelle qualification aurait alors pour conséquence d'octroyer à ces « nouveaux passagers » la protection privilégiée, voire super-privilégiée dont disposent uniquement les victimes non-conductrices au sens de l'article 3 de la loi Badinter²¹⁷⁰. En effet, la disparition de la notion de conducteur au sens de l'article 4 de la loi emporterait nécessairement celle de la faute simple qui lui est actuellement opposable, pour limiter, voire exclure son droit à indemnisation lorsqu'il est victime d'une atteinte à sa personne. La voiture autonome permet de pallier les insuffisances physiques et mentales du conducteur et par conséquent l'état du conducteur (fatigue, alcool, distraction, inexpérience...) ²¹⁷¹. L'évanescence de la faute de comportement, tout autant que la faute de conduite du conducteur, serait donc probante. La victime passagère, ne jouant plus aucun rôle actif dans la création du risque d'accident de la circulation, se verrait ainsi soumise au même régime d'indemnisation applicable actuellement aux victimes non-conductrices. Comme l'affirme un auteur, « *l'apparition subreptice d'un nouveau type hybride de passager transporté* », soit le conducteur au sens de l'article 4 de la loi Badinter, serait « *assortie de la protection accrue qui est la sienne* »²¹⁷², soit celle visée à l'article 3 de la loi.

Cependant, gardons à l'esprit que le projet de réforme de la responsabilité de 2017, bien que pour l'heure en suspens, propose de supprimer l'article 4 de la loi Badinter, et d'ainsi soumettre la victime conductrice aux modalités d'indemnisation favorables inhérentes au

²¹⁶⁷ **NOGUÉRO D.**, « Loi Badinter, voiture autonome, robot, évolution du risque et information au regard de la protection des assurés. Humble essai de projection sur les rails du futur », *Revue Lamy Droit de l'Immatériel*, n° 142, nov. 2017.

²¹⁶⁸ **NEVEJANS N.**, *op.cit.*, spéc. p. 699, n° 839.

²¹⁶⁹ **CHATILA R.**, *art.cit.*, p. 284.

²¹⁷⁰ En ce sens : **VINGIANO I.**, « Quel avenir pour le « conducteur » d'une voiture intelligente ? », *art.cit.*, p. 6.

²¹⁷¹ **HAAS G.**, et al., *art.cit.*, spéc. p. 263.

²¹⁷² **PIERRE PH.**, « Quand E. Musk rencontrera R. Badinter, ou le pilotage automatique des véhicules automobiles à l'épreuve de l'indemnisation hexagonale des victimes d'accidents de la circulation », *RLDC* 2016, n° 141, p. 33, spéc. p. 34.

régime protecteur des victimes non-conductrices. Si le législateur venait à consacrer cette proposition avant l'avènement des véhicules hautement et totalement automatisés sur nos routes, cela « priverait en l'occurrence de tout intérêt la mise à l'épreuve de son statut juridique [celui du conducteur] face aux sauts qualitatifs prévisibles du pilotage automatique »²¹⁷³. Ces propos sont cependant à nuancer car cette privation n'interviendrait qu'en partie. Le projet conserve la règle de l'opposabilité de la faute inexcusable, qui n'est pas la cause exclusive de l'accident corporel de la circulation, au conducteur victime. Comme affirmé précédemment, il n'y a pas d'uniformisation envisagée des régimes d'indemnisation des victimes d'accidents corporels, mais seulement une harmonisation. C'est pourquoi, même si l'article 4 de la loi Badinter venait à disparaître avant les premiers accidents corporels de la circulation impliquant un véhicule autonome, il y aurait encore à débattre quant au statut juridique de la victime conductrice actuelle.

À moins de considérer qu'une faute inexcusable, non cause exclusive de l'accident, ne saurait à l'avenir retenue et opposable à la victime passagère, dès lors que cette dernière ne ferait qu'occuper le véhicule autonome qui la transporte. En pareille hypothèse, cela signifierait que cette « nouvelle victime passagère » pourrait se voir uniquement opposer, même si cela demeure rarissime, sa faute inexcusable cause exclusive de l'accident et sa faute intentionnelle²¹⁷⁴. À cet égard, le sort de toutes les victimes serait ainsi unifié.

Ainsi, un véritable droit à une réparation irréductible du dommage corporel, dont l'existence est pour l'heure quasiment offerte aux victimes non-conductrices, serait au même titre consacré à cette « nouvelle victime passagère » de la voiture autonome de demain. La consécration d'un tel droit s'imposerait d'elle-même au législateur. Dans cette optique, pourrait-on plutôt envisager de qualifier cette nouvelle victime passagère d'utilisatrice du véhicule autonome.

510. La qualité de victime utilisatrice proposée. Certains auteurs affirment que cette nouvelle technologie automatisée aurait pour conséquence d'écarter la notion de conducteur au profit de la notion d'utilisateur du véhicule sur lequel son contrôle est quasi-inexistant²¹⁷⁵. Il convient de rejoindre cette proposition. Il faut alors préciser que la notion

²¹⁷³ PIERRE PH., « Quand E. Musk rencontrera R. Badinter, ou le pilotage automatique des véhicules automobiles à l'épreuve de l'indemnisation hexagonale des victimes d'accidents de la circulation », *RLDC* 2016, n° 141, p. 33, spéc. p. 35.

²¹⁷⁴ Pourrait-elle par exemple sauter du véhicule en marche pour se suicider.

²¹⁷⁵ En ce sens : VINGIANO I., « Quel avenir pour le « conducteur » d'une voiture intelligente ? », *art.cit.*, p. 6. Dans le dossier intitulé « Le procès de l'intelligence artificielle de la voiture autonome », v. LARDET F.,

d'utilisateur pourrait aussi bien s'appliquer au conducteur envisagé comme un « intervenant à distance », qui possède encore un certain rôle dans le contrôle dynamique du véhicule hautement automatisé, qu'au « nouveau passager » d'un véhicule totalement automatisé, qui est quant à lui dépossédé de tout pouvoir de contrôle en raison de la conduite totale opérée par le système automatisé. La notion d'utilisateur pourrait donc remplacer la notion de conducteur au sens de l'article 2 de la loi Badinter, comme la notion de conducteur victime au sens de son article 4. Il serait en effet préférable d'opter pour la désignation d'utilisateur. La démarche s'opérerait tant dans un souci d'harmonisation des règles applicables à l'utilisateur victime, qu'à l'utilisateur débiteur d'indemnisation, lesquelles seront probablement une seule et même personne²¹⁷⁶. Si le remplacement du terme de conducteur est peut-être pour l'heure inopérant, eu égard aux différences d'automatisation dont sont dotés les systèmes équipant les véhicules, il devrait néanmoins être intégré au sein du dispositif de 1985 la notion d'utilisateur. Une telle proposition aurait d'ailleurs le mérite de s'inscrire dans la lignée de ce que prévoit l'ordonnance du 14 avril 2021, relative à l'accès aux données des véhicules, qui fait usage de ce terme²¹⁷⁷.

En outre, si une réforme de la loi Badinter venait à prendre place au sein du Code civil, il pourrait être considéré que le conducteur, par exemple au sens de l'article 1287 alinéa 3 du projet de réforme de la responsabilité civile de 2017, serait en réalité un utilisateur du véhicule. Cette précision pourrait consolider notre raisonnement. Mais si à l'inverse, une telle réforme venait à voir le jour avant la circulation des véhicules hautement et surtout totalement automatisés, l'article 1287 alinéa 3 du projet serait vidé de sa substance. Effectivement, il n'y aurait plus lieu de retenir la notion de conducteur dans l'objectif de lui opposer sa faute inexcusable, non cause exclusive de l'accident au conducteur.

Ainsi, dans l'hypothèse où la notion d'utilisateur devait être à l'avenir choisie, n'existeraient plus, au sein de la loi Badinter, ces notions antinomiques de victimes conductrices et de non-conductrices, mais celles de victimes utilisant un véhicule hautement ou totalement automatisé, ainsi que celle de victime ne l'utilisant pas. Une telle requalification, permettant la distinction entre utilisateurs et non-utilisateurs de véhicules autonomes, aurait finalement pour effet de conserver une certaine antinomie des notions existantes.

DAOUD E., « Réquisitions », in PRÉVOST S., ROYER E., (coord. éditoriale), *Intelligence artificielle*, Grand angle, 2019, Dalloz, spéc. p. 269.

²¹⁷⁶ V. ce chapitre *Infra sur l'identification nouveaux débiteurs d'indemnisation*.

²¹⁷⁷ V. à ce propos l'article 1^{er} de l'ordonnance n° 2021-442 du 14 avr. 2021 relative à l'accès aux données des véhicules, *JORF* n° 0089 du 15 avr. 2021, créant un nouvel article L. 1514-5-II du Code des transports : « le consentement de la personne concernée, conducteur ou utilisateur [souligné par nous] de l'un des véhicules impliqués, au traitement de ces données n'est pas requis pour ces finalités ».

511. Bilan du paragraphe premier. À l'aune de la voiture hautement, mais surtout totalement automatisée, la mutation, voire la disparition de la notion de conducteur est inévitable²¹⁷⁸. Du moins concernant la notion de conducteur telle que visée à l'article 4 de la Badinter. La déshumanisation de la conduite induite par l'autonomie élevée ou totale du véhicule modifie le rôle de cet usager de la route, au point de priver de son sens la qualité de conducteur²¹⁷⁹. Pour que la qualité de conducteur soit déniée à la personne humaine victime qui est à bord du véhicule, il suffit de retenir que n'existe plus à son encontre un quelconque devoir de supervision du fait de la surveillance active de l'environnement de conduite effectuée par le système automatisé. Dans cette même situation, le contrôle ne saurait plus exister en cas de danger de la circulation dès lors qu'il appartient, soit à l'« intervenant à distance », soit directement au véhicule autonome. Autrement dit, lorsque le dispositif d'autonomie est suffisamment élevé, voire complet, pour décharger totalement la personne qui circule à bord du véhicule. Celle-ci cesserait alors d'être conductrice au sens de l'article 4 de la loi du 5 juillet 1985. Si la circulation des véhicules hautement automatisés permettra de conserver pour un temps la notion de conducteur, uniquement au sens de l'article 2 de la loi Badinter, et non au sens de l'article 4, la circulation du véhicule totalement automatisé ne permettra pas, en revanche, de maintenir une telle qualité, emportant ainsi une « *disqualification de l'humain* »²¹⁸⁰. Il serait alors pertinent d'opter en faveur de la notion d'utilisateur, pouvant s'appliquer dans les deux cas. Malgré les inconvénients d'un tel statut, notamment assurantiels, un tel changement serait à approuver. En outre, si le véhicule doté d'une totale autonomie serait pour l'heure à ses « *premiers balbutiements* »²¹⁸¹, le développement rapide de cette nouvelle technologie amène nécessairement à s'interroger sur le transfert de la création du risque d'accident, qui ne serait plus imputable à l'utilisateur de ce véhicule, mais *in fine* directement au véhicule autonome.

²¹⁷⁸ NEVEJANS N., *op.cit.*, spéc. p. 695, n° 834, et p. 697, n° 837.

²¹⁷⁹ En ce sens : BENSAMOUN A., LOISEAU G., « La gestion des risques de l'intelligence artificielle. De l'éthique à la responsabilité », *JCP* 2017, doct. 1203, n° 19 ; BENSAMOUN A., LOISEAU G. (dir.), *Droit de l'intelligence artificielle*, *op.cit.*, spéc. p. 94, n° 149 ; LACHIÈZE CH., « Intelligence artificielle : quel modèle de responsabilité ? », *D. IP/IT*, 2020, p. 663.

²¹⁸⁰ TERESI L., *art.cit.*, spéc. p. 1.

²¹⁸¹ TERESI L., RAKOTOVAHINY M., JAMBORT S., « Incidences des systèmes de conduite automatiques sur les responsabilités civiles et pénales », *JCP* 2019, doct. 83. V. aussi : ORJUELA R., « Les véhicules autonomes et le risque technologique, d'où vient-on, où va-t-on ? », *RISEO* 2018-1, p. 19.

§2. La création du risque imputable au véhicule autonome

512. Précisions. Lorsqu'il est fait mention de la création du risque imputable au véhicule autonome, il convient d'entendre que c'est le système d'intelligence artificielle équipant le véhicule terrestre à moteur qui pourrait, dans certaines hypothèses d'accidents de la circulation, être à l'origine de la création du risque en raison d'une défaillance ou d'une défectuosité. Pour une meilleure compréhension de notre démarche, il conviendra de définir ce que l'on entend par véhicule autonome. En effet, il en sera fait indifféremment usage avec la notion de système autonome au titre de nos développements (A). De cette définition, sera-t-il alors nécessaire de se questionner sur le statut juridique du véhicule autonome (B).

A. La définition juridique d'un véhicule autonome

513. Les critères de définition. Le véhicule autonome serait assimilé à un robot, dès lors que plusieurs conditions permettent de le définir ainsi. Selon Madame Nathalie Nevejans, il y aurait des « *conditions fondamentales de qualification d'un robot* », qui seraient elles-mêmes complétées par des critères plus précis de définition²¹⁸². La qualification juridique d'une machine – une voiture par exemple – tel un robot, serait possible si cette machine est tout d'abord « *matérielle* » et « *alimentée en énergie* », qu'elle est également « *dotée d'une capacité d'agir sur le réel* », qu'elle dispose de surcroît « *d'une capacité de perception de son environnement* », qu'elle est en outre « *capable de décision* », et qu'enfin elle puisse « *faire l'objet d'un apprentissage* »²¹⁸³.

Concernant la matérialité de la machine, c'est-à-dire le véhicule, il faut préciser que c'est le système automatisé qui l'équipe qui doit être en réalité assimilé à un robot²¹⁸⁴. Quant à l'énergie des véhicules autonomes, celle-ci est au cœur de la transition écologique de notre mobilité depuis la loi LOM. La généralisation prochaine de ces véhicules devrait tendre à la suppression des énergies fossiles au profit d'une énergie électrique. En outre, le véhicule autonome, qualifié de robot mobile terrestre, est capable, grâce à son système automatisé, de contrôler lui-même sa mobilité et d'exécuter les tâches de conduite qui lui incombent dans son domaine de conception fonctionnelle. Les trois premières conditions semblent donc remplies.

²¹⁸² NEVEJANS N., *op.cit.*, spéc. pp. 100-151.

²¹⁸³ *Ibid.*, spéc. p. 101, n° 87.

²¹⁸⁴ *Ibid.*, spéc. p. 108, n° 95.

Mais ce qui intéresse plus particulièrement notre étude sont les autres conditions, à commencer par la capacité qu'à le véhicule de percevoir son environnement. À partir de l'autonomie de niveau 3 du véhicule, il a déjà pu être observé que le système automatisé est capable de surveiller son propre environnement sans supervision humaine et à partir de données perçues par les différents capteurs embarqués sur le véhicule. Le système automatisé est donc capable de s'adapter à son environnement interne, grâce aux « capteurs proprioceptifs »²¹⁸⁵ du véhicule. Ceux-ci lui permettent par exemple de réguler sa vitesse. Ce système peut aussi s'adapter à son environnement extérieur grâce à des « capteurs extéroceptifs »,²¹⁸⁶ qui lui fournissent des informations nécessaires à l'accomplissement du contrôle dynamique du véhicule, comme la détection d'un obstacle, d'un danger, d'une personne, ou des conditions climatiques. Enfin, s'agissant de la capacité de décision du système automatisé, il faut prendre en considération l'intelligence artificielle dont celui-ci est pourvu. Cette condition est au cœur de notre étude. Il convient dès lors de la développer davantage.

514. La détermination de la capacité de décision du système automatisé. La capacité de décision du système automatisé s'analyse dans sa capacité à pouvoir interpréter les informations qu'il aura acquies de son environnement. Ce système doit aussi être à même de prendre des décisions au regard des informations recueillies, en déterminant et en planifiant des actions de conduite²¹⁸⁷. Dépourvu de cette capacité de décision, le système ne serait en réalité qu'un automate effectuant une tâche clairement définie, et fonctionnant « *suivant une série d'opérations prédéfinies, invariables, et sans planification* »²¹⁸⁸. À titre d'illustrations, ne peut par exemple être qualifié de robot le métro automatique. Celui-ci est dépourvu de la capacité de se représenter son environnement et circule le long des rails à une vitesse adaptée selon une logique prédéterminée. Ne peut encore être ainsi qualifié le pilote automatique d'un aéronef, puisqu'uniquement programmé pour contrôler la trajectoire de l'appareil, et ne disposant pas de la possibilité de décider d'une modification de destination²¹⁸⁹. Être en capacité de décider signifie être en capacité de raisonner, laquelle est « *modélisée sous le nom d'intelligence artificielle* »²¹⁹⁰.

²¹⁸⁵ NEVEJANS N., *op.cit.*, spéc. p. 120, n° 110.

²¹⁸⁶ *Ibid.*, spéc. p. 121, n° 111.

²¹⁸⁷ En ce sens : NEVEJANS N., *op.cit.*, spéc. p. 123, n° 113.

²¹⁸⁸ *Ibid.*

²¹⁸⁹ *Ibid.*

²¹⁹⁰ *Ibid.*

L'intelligence artificielle désignerait selon Monsieur Samir Merabet « *un système informatique capable d'effectuer un choix autonome, distinct de celui de la personne qui l'a conçue ou qui en a l'usage* ». Cet auteur propose de définir plus précisément l'intelligence artificielle autour de trois critères qu'il convient d'énumérer. « *Le premier est matériel et consiste dans le système informatique qui est le support de l'effet cognitif produit par l'intelligence artificielle. Le deuxième est celui du choix et s'intéresse à la fonction des technologies intelligentes. Le troisième réside dans l'autonomie de l'intelligence artificielle, il s'agit d'un caractère qui distingue les systèmes informatiques ordinaires des systèmes informatiques intelligents* »²¹⁹¹. Les critères du choix et de l'autonomie de l'intelligence artificielle sont particulièrement déterminants²¹⁹². Le premier réside dans l'aptitude de l'intelligence artificielle à opérer un choix²¹⁹³. À cet égard « *le logiciel n'est pas entièrement déterminé par son programme informatique. Il dispose d'une marge de manœuvre dans l'exercice de ses fonctions à la différence des machines traditionnelles qui sont totalement contraintes (...). Ni la personne qui l'a conçu ni celle qui en a l'usage ne sont en mesure de prédire avec certitude la teneur du choix qui sera effectué par l'intelligence artificielle, même si elles peuvent l'envisager avec plus ou moins de précision selon le degré d'autonomie du système informatique* »²¹⁹⁴. Quant au second critère, il consiste dans l'autonomie de la machine, ici le véhicule, à « *fonctionner en l'absence d'intervention humaine et est en mesure de s'éloigner de sa programmation initiale, notamment grâce à une faculté d'apprentissage automatique qui lui permet à la fois d'enrichir ses connaissances et de faire évoluer ses instructions* »²¹⁹⁵.

Plusieurs degrés d'autonomie existent pour le véhicule. Le véhicule partiellement automatisé dispose d'une autonomie simple. Il s'agit d'une capacité de percevoir son environnement de conduite grâce à des capteurs ainsi que d'une capacité de décision offerte par ses actionneurs. Le véhicule hautement automatisé dispose de cette même autonomie. Mais celui-ci bénéficie au surplus d'une capacité à analyser les changements de son environnement, de sorte de s'adapter aux événements grâce une certaine planification préalable. Concernant le véhicule totalement automatisé, c'est-à-dire le véhicule autonome, il dispose de cette autonomie opérationnelle, mais également d'une autonomie décisionnelle, c'est-à-dire d'une capacité de raisonner.

²¹⁹¹ MERABET S., *op.cit.*, spéc. p. 83, n° 60.

²¹⁹² *Ibid.*

²¹⁹³ *Ibid.*

²¹⁹⁴ *Ibid.*

²¹⁹⁵ *Ibid.*, spéc. p. 119, n° 119.

En somme, eu égard aux définitions données des différents véhicules automatisés, il semble que seuls les véhicules hautement et totalement automatisés puissent être réellement qualifiés de véhicules intelligents. Le véhicule partiellement automatisé n'est pas un « *robot complet intégré* »²¹⁹⁶. En effet, ce véhicule ne détermine pas les actions à accomplir au moyen des techniques d'intelligence artificielle²¹⁹⁷. Il s'agit davantage d'automatisation de la tâche de conduite, plutôt que de conduite autonome décidée par le système.

515. La qualification de véhicule autonome dépendante du critère décisif de l'autonomie décisionnelle. L'ensemble des capacités de la robotique mobile « *à se mouvoir, agir, interagir et décider de lui-même, lui confère une autonomie* »²¹⁹⁸. C'est alors en analysant plus particulièrement ce critère de l'autonomie, que l'on comprend que seuls les véhicules hautement, et surtout totalement automatisés, sont équipés d'un système intelligent artificiel. Le système d'intelligence artificielle dont sont dotés les véhicules autonomes de niveau 4 et 5 a fait l'objet d'une récente définition au sein de la dernière proposition de règlement européen, dite « *Artificial Intelligence Acte* ». Un tel système s'entend d' « *un logiciel qui est développé au moyen d'une ou plusieurs des techniques et approches énumérées à l'annexe I et qui peut, pour un ensemble donné d'objectifs définis par l'homme, générer des résultats tels que des contenus, des prédictions, des recommandations ou des décisions influençant les environnements avec lesquels il interagit* »²¹⁹⁹. À l'aune de cette définition, cela confirme l'exclusion de notre analyse du véhicule partiellement automatisé. Si ce dernier est doté d'une autonomie opérationnelle dans son domaine de conception fonctionnelle, il est dépourvu d'une autonomie décisionnelle. La distinction entre ces deux notions est en effet primordiale. La première est « *liée aux capacités de perception et d'action* », la seconde « *inclut la capacité de*

²¹⁹⁶ V. le rapport n° 1 de la CERNA, Commission de réflexion sur l'Éthique de la Recherche en sciences et technologie du Numérique d'Allistene, « Éthique de la recherche en robotique », 2014, 58 p., spéc. p. 13, [disponible en ligne] : http://cerna-ethics-allistene.org/digitalAssets/38/38704_Avis_robotique_livret.pdf.

²¹⁹⁷ GANASCIA J.-G., « Tous en voiture sans chauffeur dans 20 ans : hypothèse moins folle qu'il n'y paraît », *Atlantico.fr*, 2014.

²¹⁹⁸ Rapport n° 1 de la CERNA, Commission de réflexion sur l'Éthique de la Recherche en sciences et technologie du Numérique d'Allistene, « Éthique de la recherche en robotique », 2014, 58 p., spéc. p. 12.

²¹⁹⁹ Art. 3 §1 de la proposition de règlement du PE et du Cons., établissant des règles harmonisées concernant l'intelligence artificielle (législation sur l'intelligence artificielle) et modifiant certains actes législatifs de l'Union, 21 avr. 2021, COM (2021), 2121/0106 (COD), [disponible en ligne] : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0206>. L'annexe I de la proposition de règlement mentionne comme techniques et approches d'intelligence artificielle visées dans la définition d'un système d'intelligence artificielle, les « *approches d'apprentissages automatique, y compris d'apprentissage supervisé, non supervisé et par renforcement, utilisant une grande variété de méthodes, y compris l'apprentissage profond ; [les] approches fondées sur la logique et les connaissances, y compris la représentation des connaissances, la programmation inductive (la logique, les bases de connaissances, les moteurs d'inférence et de déduction, le raisonnement symbolique) et les systèmes experts ; [les] approches statistiques, estimations bayésienne, méthodes de recherche et d'optimisation* » : annexes à la proposition de règlement du PE et du Cons., 21 avr. 2021, COM (2021).

raisonnement sur la perception et l'action pour effectuer des choix non triviaux »²²⁰⁰. En cela, il est évident que seuls les véhicules hautement et totalement automatisés disposent de ces deux types d'autonomies. La voiture autonome, sans conducteur, serait ainsi « *capable de percevoir et de distinguer les autres véhicules, les piétons et objets sur la route, parfois dans des conditions climatiques difficiles avec peu de visibilité. Elle doit décider de l'évitement, de l'arrêt, éventuellement du changement d'itinéraire pour atteindre une destination en fonction de conditions réelles. Il s'agit d'un robot à la fois doté d'autonomie opérationnelle et décisionnelle* »²²⁰¹. Précisons toutefois que la voiture autonome va uniquement répondre à ce qui lui a été demandé, sans réfléchir à l'esprit de la demande²²⁰². Cette limite du véhicule intelligent « *se rencontrera inévitablement lorsqu'elle sera face à des choix éthiques, puisqu'elle pourra appliquer un algorithme éthique sans toutefois les appréhender conceptuellement* »²²⁰³. La voiture autonome ne prend donc pas une véritable décision morale.

En tout état de cause, ces véhicules autonomes sont amenés à être à l'origine d'un accident de la circulation. Dépourvus de conducteur, ces véhicules intelligents, dénommés également systèmes intelligents à haut risque²²⁰⁴, seront demain les nouveaux créateurs de risque de la circulation. Ainsi entendus, se pose donc nécessairement la question de leur statut juridique, c'est-à-dire du système d'intelligence artificielle les équipant. La détermination de cette qualification demeure primordiale. En effet, de celle-ci dépend l'édifice normatif qui sera destiné à les appréhender.

B. La détermination du statut juridique du véhicule intelligent

516. La catégorisation du véhicule intelligent. Comme l'affirmait un auteur, « *à l'avenir, la frontière existante entre le vivant et l'inanimé pourrait être moins tranchée sous l'effet de la technologie qui rend possible l'“artificialisation du vivant” et la “vitalisation de l'inanimé”* »²²⁰⁵. Cet avenir est sans conteste notre présent. L'avènement de la robotique, notamment mobile, déchaîne les débats. L'une des questions soulevées par le droit positif est

²²⁰⁰ Rapport n° 1 de la CERNA, Commission de réflexion sur l'Éthique de la Recherche en sciences et technologie du Numérique d'Allistene, « Éthique de la recherche en robotique », 2014, 58 p., spéc. p. 12.

²²⁰¹ Rapport n° 1 de la CERNA, Commission de réflexion sur l'Éthique de la Recherche en sciences et technologie du Numérique d'Allistene, « Éthique de la recherche en robotique », 2014, 58 p., spéc. p. 46.

²²⁰² En ce sens : FAUCHEUX M., *Norbert Wiener, le Golem et la cybernétique. Éléments de fantastique technologique*, 2008, Du Sandre, Bibliothèque Philosophique Contemporaine, 192 p., spéc. pp. 21-22.

²²⁰³ NEVEJANS N., *op.cit.*, spéc. p. 783, n° 921.

²²⁰⁴ V. proposition de règlement du PE et du Cons., établissant des règles harmonisées concernant l'intelligence artificielle (législation sur l'intelligence artificielle) et modifiant certains actes législatifs de l'Union, 21 avr. 2021, COM (2021), 2121/0106 (COD).

²²⁰⁵ NEYRET L., *op.cit.*, spéc. p. 3, n° 3.

celle du statut juridique des robots. L'interrogation touche notamment le véhicule intelligent à l'ère de son arrivée prochaine sur les routes. L'analyse des propositions doctrinales (1) permettra ici notre positionnement sur le sujet (2).

1. Les propositions doctrinales

517. La doctrine en faveur de l'attribution d'une personnalité juridique. Certains auteurs prônent la reconnaissance d'une personnalité juridique au robot doté d'une intelligence artificielle. Cela permet de pouvoir appréhender le robot telle une personne électronique, et incidemment de lui imputer personnellement la responsabilité des dommages qu'il pourrait causer²²⁰⁶.

Leurs propositions partent du constat selon lequel « *si l'intelligence artificielle confère au robot qui en est muni une liberté décisionnelle dans l'espace qui lui est octroyé, la catégorisation juridique qui doit lui être appliquée dépend précisément de ce critère : ne serait, par conséquent, admis à prétendre à la personne robot que le "robot librement décisionnel" (...)* »²²⁰⁷. C'est donc sur le critère de la capacité de décision, et plus précisément sur celui de l'autonomie décisionnelle, que ces auteurs fondent leur propos. À première vue, ceux-ci assimilent la faculté qu'aurait un robot à prendre des décisions libres comparables à celles prises par une personne. Ayant en commun cette liberté décisionnelle, il n'y aurait alors pas de raison de ne pas personnifier le robot.

Plus encore, les partisans de cette personnification du robot avancent l'idée selon laquelle l'attribution d'une personnalité juridique au robot n'est pas irréalisable. Cette personnalité juridique pourrait être octroyée par la voie législative. Les auteurs appuient en premier lieu leurs propos sur la reconnaissance de la personnalité juridique dont a pu bénéficier l'esclave pour que son statut d'objet passe à celui de personne humaine. La « personne-robot »²²⁰⁸ pourrait, alors, être attribuée par le législateur dès lors qu'il disposerait des pouvoirs de personnifier un objet, comme il a pu le faire à l'image de la personnification d'un esclave.

²²⁰⁶ V. entre autres : **BENSOUSSAN A.**, « Droit des robots : science-fiction ou anticipation ? », *D.* 2015, p. 1640 ; **BENSOUSSAN A.**, « La personne robot », *D.* 2017, p. 2044 ; **CHONÉ-GRIMALDI A.-S.**, **GLASER PH.**, « Responsabilité civile du fait du robot doué d'intelligence artificielle : faut-il créer une responsabilité robotique », *CEE* 2018, Alerte 1 ; **DUMÉRY A.**, « Pour l'application de la loi Badinter aux véhicules autonomes », *RLDC*, n° 174, 2019 ; **BENSOUSSAN A.**, **BENSOUSSAN J.**, *IA, Robots et Droit*, 2019, Bruylant, Lexing-Technologies avancées & Droit, 631 p, spéc. p. 290, n° 1392.

²²⁰⁷ **BENSOUSSAN A.**, **BENSOUSSAN J.**, *op.cit.*, spéc. 145, n° 637 ; **CHONÉ-GRIMALDI CH.**, *art.cit.*, alerte 1.

²²⁰⁸ **BENSOUSSAN A.**, « Le véhicule à délégation de conduite : un pas de plus vers la personne robot », *Blog expert* sur le site du *Figaro.fr*, 16 avr. 2018, [disponible en ligne] : <https://blog.lefigaro.fr/bensoussan/2018/04/le-vehicule-a-delegation-de-conduite-un-pas-de-plus-vers-la-personne-robot.html>.

Par le jeu de cette attribution, le droit pourrait ainsi considérer le robot comme une véritable réalité juridique. Les auteurs précisent leur analyse en arguant cette fois-ci la compétence d'attribution de la loi ou du juge qui a pu être mise à œuvre pour reconnaître à une personne morale une personnalité juridique. Plus précisément, « *de la personnalité morale pour personnes morales, à la personnalité robot pour les personnes robots, il s'agit, dans tous les cas, de désigner l'aptitude à acquérir et à exercer des droits, ainsi que l'entité qui en est titulaire* »²²⁰⁹. Ces derniers partent donc du principe qu'une construction juridique pourrait s'envisager au profit du robot. Fondant ainsi leurs dires sur la création de la notion de personne morale, « *il devrait être possible de créer une personne robot afin de lui reconnaître des droits et obligations qui l'assimileront à une personne physique* »²²¹⁰. L'objectif est donc de passer outre la distinction des personnes et des choses, et d'élever le robot intelligent au statut de « *personne-robot, pour faire demain des robots, non plus seulement des objets de droit, mais bien des sujets de droit* »²²¹¹. La « *personne-robot* » disposerait par conséquent d'un statut propre, de droits, de capital et serait soumise à des obligations, parmi lesquelles l'indemnisation des dommages causés par son intervention²²¹². Selon eux, une telle construction juridique envisagée « *permettra de couvrir toutes les situations en matière de responsabilité juridique* »²²¹³. Sur le plan assurantiel, il est avancé que le robot pourrait conclure lui-même un contrat d'assurance et qu'il pourrait payer ses primes d'assurance avec le patrimoine dont il disposerait²²¹⁴. L'objectif des auteurs est donc de reconnaître la personnalité juridique à cette personne « électronique » de sorte qu'elle puisse répondre de sa responsabilité personnelle. La reconnaissance de cette personnalité juridique au robot n'emporte toutefois pas l'adhésion de toute la doctrine.

518. La doctrine en défaveur de l'attribution d'une personnalité juridique. De nombreux auteurs rejettent l'idée d'une personnalité électronique attribuée au robot²²¹⁵. Parmi

²²⁰⁹ BENSOUSSAN A., BENSOUSSAN J., *op.cit.*, spéc. p. 147, n° 649.

²²¹⁰ *Ibid.*, spéc. p. 148, n° 654.

²²¹¹ *Ibid.*, spéc. p. 152, n° 681.

²²¹² *Ibid.*,

²²¹³ *Ibid.*,

²²¹⁴ En ce sens : CHONÉ-GRIMALDI CH., « La responsabilité civile du fait du robot doué d'intelligence artificielle : faut-il créer une personnalité robotique ? », CCC 2018, alerte 1.

²²¹⁵ V. entre autres : LOISEAU G., BOURGEOIS M., « Du robot en droit à un droit des robots », *art.cit.*, doctr. 1231 ; MENDOZA-CAMINADE A., « Le droit confronté à l'intelligence artificielle des robots : vers l'émergence de nouveaux concepts juridiques », *D.* 2016, p. 445 ; BORGHETTI J.-S., « L'accident généré par l'intelligence artificielle », in *Le droit civil à l'ère du numérique*, Actes du colloque du master 2 droit privé général et du laboratoire de droit civil, JCP 2017, n° spécial, p. 23 s., spéc. 41 ; DAUPS TH., *art.cit.*, p. 7 ; LOISEAU G., « La personnalité juridique des robots, une monstruosité juridique », *art.cit.*, n° 22, p. 597 ; DONDERO B., « L'intelligence artificielle, vers un statut autonome ? », *RDA* 2018, n° 15, p. 12 ; ROUVIÈRE F., « Le robot-

eux, Messieurs les Professeurs Grégoire Loiseau et Xavier Labbé notamment, s'élèvent particulièrement contre cette reconnaissance.

L'intitulé de l'article de Monsieur le Professeur Grégoire Loiseau est éloquent : « *La personnalité juridique des robots : une monstruosité juridique* »²²¹⁶. Cet auteur fait ainsi part de ses craintes quant à la résolution du parlement européen adoptée le 16 février 2017, laquelle suggérait de reconnaître une personnalité juridique spécifique aux robots autonomes²²¹⁷. Cette résolution n'a d'ailleurs pas été saluée par de nombreux spécialistes en intelligence artificielle. Ceux-ci avaient d'ailleurs écrit une lettre ouverte à la Commission européenne afin de s'opposer à la création d'un statut juridique spécifique de « personne électronique » pour les robots²²¹⁸.

519. L'impossible attribution de la personnalité juridique au robot. Monsieur le Professeur Grégoire Loiseau dément les critères qui caractériseraient un robot pour justifier d'une personnalité juridique. De quelle « créature » parle-t-on ?²²¹⁹ L'auteur s'attarde sur deux critères, la corporéité et l'autonomie. Faisant état de leur ambiguïté, ces deux critères ne peuvent, selon lui, justifier la reconnaissance d'une personnalité juridique au robot. Reprenant ses dires, « *il ne fait pas vraiment de sens de considérer que la corporéité ou l'incorporéité de l'intelligence artificielle serait un critère sélectif de l'éligibilité à la personnalité juridique* »²²²⁰. Quant au second critère, si l'auteur admet que « *l'autonomie ou le degré de capacités cognitives pourrait être une considération plus pertinente* », il tempore immédiatement ses propos, affirmant que « *sa relativité ne permet pas d'en faire une donnée fiable pour décider de ce qui est ou n'est pas une personne juridique compte tenu, qui plus est,*

personne, ou *Frankenstein* revisité », *RTD civ.* 2018, p. 778 ; **LABBÉE X.**, « Faut-il personnifier la voiture autonome ? », *art.cit.*; p. 1719 ; **CHRICHTON C.**, « Union européenne et intelligence artificielle : état des propositions », *D. actu* 2020.

²²¹⁶ **LOISEAU G.**, « La personnalité juridique des robots, une monstruosité juridique », *art.cit.* p. 597.

²²¹⁷ V. la Résolution du Parlement européen du 16 févr. 2017 contenant des recommandations à la Commission concernant les règles de droit civil sur la robotique, 2015/2103 (INL), spéc. point 59 f) : « *demande à la Commission, lorsqu'elle procèdera à l'analyse d'impact de son futur instrument législatif, d'examiner, d'évaluer et de prendre en compte les conséquences de toutes les solutions juridiques envisageables, telles que : la création, à terme, d'une personnalité juridique spécifique aux robots, pour qu'au moins les robots autonomes les plus sophistiqués puissent être considérés comme des personnes électroniques responsables, tenues de réparer tout dommage causé à un tiers ; il serait envisageable de conférer la personnalité électronique à tout robot qui prend des décisions autonomes ou qui interagit de manière indépendante avec des tiers* ».

²²¹⁸ Dans cette lettre ouverte était spécifié : « *We are Political Leaders, AI/robotics researchers and industry leaders, Physical and Mental Health specialists, Law and Ethics experts gathered to voice our concern about the negative consequences of a legal status approach for robots in the European Union. Fostering an actionable framework for civil law rules on robotics and AI consequently addressing the issue of liability of "autonomous" robots is our goal. However, we believe that creating a legal status of electronic "person" would be ideological and non-sensical and non-pragmatic* » : <http://www.robotics-openletter.eu>.

²²¹⁹ En ce sens : **LOISEAU G.**, « La personnalité juridique des robots, une monstruosité juridique », *art.cit.*, p. 597.

²²²⁰ *Ibid.*

de l'évolution technologique »²²²¹. S'il est évidemment question d'octroyer uniquement au robot intelligent une personnalité juridique technique, fonctionnelle²²²², l'auteur alerte sur les limites d'une telle attribution qui serait tant « *dangereuse* » qu'« *hasardeuse* »²²²³.

L'attribution serait dangereuse d'une part, car « *appliquée aux robots intelligents, la thèse de la fiction, consisterait à faire comme s'ils sont des personnes humaines* »²²²⁴. À cet égard, Monsieur le Professeur Xavier Labbé pointe du doigt l'effet déshumanisant qu'emporterait la personnification d'un robot. Dans un article intitulé « *Faut-il personnifier la voiture autonome ?* »²²²⁵, cet auteur s'élève contre l'idée de toute personnification du véhicule-robot. Il désapprouve l'analogie faite par d'autres entre l'attribution d'une personnalité juridique au robot et l'attribution de la personnalité morale aux personnes morales, laquelle est, selon lui, « *un truc de juriste* » ne relevant pas de la théorie de la réalité mais de la fiction²²²⁶. Pour justifier que le législateur dispose des pouvoirs aux fins d'attribuer la personnalité juridique au robot, l'auteur critique également la référence « *mal venue* » faite à l'esclavage, où le statut d'esclave est passé d'objet à personne humaine dotée naturellement d'une personnalité juridique. Il rebondit sur ce point en démontrant que l'attribution de la personnalité juridique à l'esclave relevait de la réalité et non de la fiction. Il précise le fait que « *le législateur n'a pas usé de la fiction mais de la réalité. Il a redonné à l'être humain en esclavage la place dont il était privé jusque-là. Comme l'esclave est un être humain, il est donc une personne* »²²²⁷. Aucune comparaison ne serait donc possible en l'espèce. Les arguments avancés seraient donc infondés pour permettre d'admettre l'intégration d'un robot dans la catégorie des personnes²²²⁸.

Qui plus est, une telle démarche serait d'autre part hasardeuse, car « *si l'attribution d'une personnalité technique n'est pas théoriquement inenvisageable, elle ne répond à aucun besoin social* »²²²⁹. Remettant en cause l'autonomie tant opérationnelle que décisionnelle dont les robots intelligents pourraient être dotés, Monsieur le Professeur Grégoire Loiseau insiste sur le fait qu'« *il n'y a pas d'intérêt lié à leur activité [tel que l'intérêt collectif justifiant de la personnalité juridique dont dispose les personnes morales] qui mériterait d'être juridiquement protégé in se et per se, c'est-à-dire en tant qu'il serait propre au rôle ou à l'activité de ces*

²²²¹ En ce sens : LOISEAU G., « La personnalité juridique des robots, une monstruosité juridique », *art.cit.*, p. 597.

²²²² *Ibid.*

²²²³ En ce sens : LOISEAU G., BOURGEOIS M., « Du robot en droit à un droit des robots », *art.cit.*, doctr. 1231, spéc. n° 7.

²²²⁴ *Ibid.*

²²²⁵ LABBÉE X., « Faut-il personnifier la voiture autonome ? », *art.cit.*, p. 1719.

²²²⁶ *Ibid.*, V. également sur la distinction entre théorie de la réalité et de la fiction, *Supra* n°83.

²²²⁷ *Ibid.*

²²²⁸ *Ibid.*

²²²⁹ LOISEAU G., BOURGEOIS M., « Du robot en droit à un droit des robots », *art.cit.* doctr. 1231, spéc n° 7.

machines intelligentes. Leur utilité sociale n'implique pas d'en faire des acteurs juridiques de sorte qu'il est encore le plus raisonnable de ne pas encombrer le droit de personnages juridiques fantastiques »²²³⁰.

Aussi, il n'y aurait pas lieu de « *trafiquer l'appareil normatif* »²²³¹. Le robot doit s'entendre tel un objet de droit, malgré la nature protéiforme de son intelligence artificielle, et non à l'inverse comme un sujet de droit²²³². À défaut, si l'on vient à le considérer telle une personne, cette dernière serait « *instituée d'une malformation juridique : celle d'être aussi un objet de droit* »²²³³. Ce qui emporterait pour conséquence de faire naître une « *chimère, mi-personne mi-chose* », et incidemment de « *détraquer le droit* ». En effet, la *summa divisio* des personnes et des choses ainsi que l'ordre de valeur qui lui correspond n'en seraient que pervertis²²³⁴. À juste titre, l'auteur insiste sur le fait que « *le transformisme de la chose robot en personne robot ne ferait pas disparaître la propriété dont le robot est l'objet* »²²³⁵. Ainsi, puisqu'il n'existe aucunement un droit de propriété qu'une personne pourrait revendiquer à l'égard d'une autre, toute proposition en faveur de l'extraction du robot intelligent de la catégorie des biens est vaine. L'auteur analyse donc, comme le souligne Monsieur le Professeur Frédéric Rouvière, « *les effets ontologiques du droit* »²²³⁶. Cet effet ontologique du droit « *revient à susciter et à créer ce qu'il déclare, à savoir que les robots sont des personnes puisqu'ils ont la personnalité juridique* »²²³⁷. En somme, Monsieur le Professeur Grégoire Loiseau s'indigne de la reconnaissance d'un « *sujet de droit artificiel* »²²³⁸. Le robot-personne est « *une monstruosité juridique qui ravagerait l'ordonnement du droit : sujets de droits tout en étant objets de droits, cette représentation hybride nous entraînerait dans une spirale schizophrénique* »²²³⁹. Prenant à parti le lecteur, il suggère que l'on maintienne le sens des deux catégories juridiques existantes. Celles-ci ne sauraient être « *modulables au gré des projections irrationnelles d'esprits prétendument avant-gardistes* »²²⁴⁰. Cette distinction est immuable tant elle représente « *le fondement de la civilisation et de l'Humanité* »²²⁴¹.

²²³⁰ LOISEAU G., BOURGEOIS M., « Du robot en droit à un droit des robots », *art.cit.* doctr. 1231, spéc n° 7.

²²³¹ LOISEAU G., « La personnalité juridique des robots, une monstruosité juridique », *art.cit.*, p. 597.

²²³² *Ibid.* ; LABBÉE X., « Faut-il personnifier la voiture autonome ? », *art.cit.*, p. 1719.

²²³³ LOISEAU G., « La personnalité juridique des robots, une monstruosité juridique », *art.cit.* p. 597.

²²³⁴ En ce sens : LOISEAU G., BENSAMOUN A., « L'intelligence artificielle : faut-il légiférer », *D.* 2007, p. 581 ; LOISEAU G., « La personnalité juridique des robots, une monstruosité juridique », *art.cit.*, p. 597.

²²³⁵ LOISEAU G., « La personnalité juridique des robots, une monstruosité juridique », *art.cit.*, p. 597.

²²³⁶ ROUVIÈRE F., « Le robot-personne ou *Frankenstein* revisité », *art.cit.*, p. 778.

²²³⁷ *Ibid.*

²²³⁸ LOISEAU G., « Des robots et des hommes », *D.* 2015, p. 2369.

²²³⁹ *Ibid.*

²²⁴⁰ *Ibid.*

²²⁴¹ LABBÉE X., « Faut-il personnifier la voiture autonome ? », *art.cit.*, p. 1719 : « *le jour où l'on confondra les personnes et les choses dans une sorte de régime unique, sonnera en tout cas le glas de l'Humanité* ». *Adde* :

En somme, la doctrine antagoniste à la personnification juridique du robot exprime clairement son refus à l'égard de la création d'une élévation du robot vers une forme d'humanité, voulue par certains partisans, et qui emporterait la reconnaissance d'une espèce humaine nouvelle qui serait à l'origine d'une hiérarchisation des personnes²²⁴². La proposition d'attribuer une personnalité juridique au robot doit donc être rejetée, puisque l'effet qu'elle produirait, à savoir la personnification du robot, demeure tant impossible qu'inutile.

520. L'inutilité de la personnification du robot. Comme l'affirme Monsieur le Professeur Grégoire Loiseau, « *avant de forcer la rationalité du droit, il faut s'interroger sur l'utilité entreprise* »²²⁴³. Cet auteur soulève l'inutilité d'une personnalité juridique attribuée aux robots, tant sur le plan de la responsabilité que sur celui de l'assurance. Il conteste l'idée que la doctrine partisane de cette attribution avance sur l'avantage qu'il pourrait être retiré du fait de faire directement supporter aux robots la réparation des dommages qu'ils pourraient être amenés à causer. Il n'y aurait, selon lui, aucune plus-value à l'égard des victimes à reconnaître une responsabilité personnelle et autonome au robot, pris en qualité de personne juridique. D'une part, les régimes de responsabilité existants ne seraient pas inadaptés pour prendre en charge ces dommages. D'autre part, une responsabilité personnelle ne saurait être plus efficace pour traiter ces nouveaux dommages susceptibles d'être causés par les robots²²⁴⁴.

Pour l'auteur, le régime de la responsabilité du fait des produits défectueux pourrait s'appliquer de manière principale lorsque l'origine du dommage trouve sa source dans la défectuosité du robot. Et qu'en d'absence de défectuosité rapportée, le régime de droit commun du fait des choses pourrait s'appliquer de manière complémentaire²²⁴⁵. Il n'y aurait donc « *aucune raison de s'inquiéter d'une impropriété du droit de la responsabilité à couvrir la réparation de dommages causés par des technologies intelligentes, incarnées ou incorporelles* »²²⁴⁶. Plus encore, reconnaître une responsabilité personnelle aux robots, et par contrecoup les appréhender comme débiteurs de la dette de réparation de la victime emporterait plusieurs effets néfastes. Cela pourrait « *à terme mener vers l'admission de plafonds d'indemnisation, fixés par accident ou par victime, contraires au principe de la réparation*

LABBÉE X., « La fin du monde, la fin du droit ou la transition juridique ? », *D.* 2019, p.78 ; **LABBÉE X.**, « L'œuvre d'art, le droit et l'humanité », *D.* 2019, p. 897.

²²⁴² En ce sens : **LOISEAU G.**, « La personnalité juridique des robots, une monstruosité juridique », *art.cit.*, p. 597 ; **ROUVIÈRE F.**, « Le robot-personne ou *Frankenstein* revisité », *RTD civ.* 2018, p. 778 ; **LABBÉE X.**, « Faut-il personnalifier la voiture autonome ? », *art.cit.*, p. 1719.

²²⁴³ **LOISEAU G.**, « La personnalité juridique des robots, une monstruosité juridique », *art.cit.*, p. 597.

²²⁴⁴ *Ibid.*

²²⁴⁵ *Ibid.*

²²⁴⁶ **LOISEAU G.**, « La personnalité juridique des robots, une monstruosité juridique », *art.cit.*, p. 597.

intégrale »²²⁴⁷. Cela pourrait ensuite avoir pour effet de déresponsabiliser les personnes qui sont censées logiquement supporter cette dette²²⁴⁸. Il est affirmé qu'« *en responsabilisant les robots, on déresponsabiliserait les fabricants et concepteurs de programmes* »²²⁴⁹. Ce qui pourrait enfin constituer un effet contre-productif. La recherche des causalités pourrait être privée d'intérêt, alors qu'elle seule est censée permettre l'amélioration de la technologie et garantir la sécurité²²⁵⁰.

De plus, sur le plan assurantiel, une responsabilité personnelle serait inopportune. Car partant de l'hypothèse que le robot devient une personne, il serait alors doté d'un patrimoine, qui serait en réalité abondé par son fabricant, son propriétaire ou encore son utilisateur²²⁵¹. La charge finale de la réparation reviendrait donc quoi qu'il arrive à ces personnes humaines. L'auteur soulève alors que le recours à l'assurance s'imposerait aussitôt, et qu'à cet égard, la souscription d'une assurance de personne à la place d'une assurance de chose laisse dubitatif²²⁵².

En définitif, « *les prétendues insuffisances des règles du droit positif ne sont qu'un prétexte, un alibi de pacotille, pour servir une proposition en réalité idéologique : faire accéder les robots à une catégorie – celle des personnes – que le droit situe dans une hiérarchie par rapport à la catégorie des choses* »²²⁵³. Ce qui est en réalité « *convoité, sous couvert d'une personnalité technique, c'est la valeur symbolique du statut de personne* »²²⁵⁴. Cette valeur ne saurait lui être accordée. Malgré les contre-arguments avancés, l'auteur affirme toutefois qu'il appartient à chacun de choisir sa politique juridique quant au débat sur l'attribution de la personnalité²²⁵⁵.

²²⁴⁷ BENSAMOUN A., LOISEAU G. (dir.), *op.cit.*, spéc. p. 96, n° 153.

²²⁴⁸ *Ibid* : « *la canalisation de la responsabilité sur la tête de la machine intelligente priverait la responsabilité civile de son effet prophylactique* ».

²²⁴⁹ LOISEAU G., « La personnalité juridique des robots, une monstruosité juridique », *art.cit.*, p. 597 ; LOISEAU G., BOURGEOIS M., « Du robot en droit à un droit des robots », *JCP* 2014, n° 48, doctr. 1231, spéc. n° 6. *Contra* : CHONÉ-GRIMALDI A.-S., GLASER PH., « Responsabilités civile du fait du robot doué d'intelligence artificielle : faut-il créer une responsabilité robotique », *CEE* 2018, Alerte 1.

²²⁵⁰ En ce sens : BENSAMOUN A., LOISEAU G. (dir.), *op.cit.*, spéc. p. 97, n° 153. V. aussi sur ce propos : MAZEAU L. « Intelligence artificielle et responsabilité civile : le cas des logiciels d'aide à la décision en matière médicale », *Revue pratique de la prospective et de l'innovation*, 2018, n° 1, dossier 6.

²²⁵¹ En ce sens : LOISEAU G., BENSAMOUN A., « L'intelligence artificielle : faut-il légiférer », *D.* 2007, p. 581 ; LOISEAU G., « La personnalité juridique des robots, une monstruosité juridique », *art.cit.*, p. 597.

²²⁵² *Ibid.*

²²⁵³ *Ibid.*

²²⁵⁴ *Ibid.*

²²⁵⁵ *Ibid.*

2. L'appréciation des propositions doctrinales

521. Le rejet de la personnification du robot. Les justifications avancées par les partisans de la personnification du robot sont douteuses. Leur analyse semble confuse dès lors qu'ils font référence à l'esclave pour asseoir l'idée que le législateur ou le juge pourrait offrir au robot intelligent une réelle personnalité juridique. Le doute subsiste davantage encore lorsqu'ils font référence à la personnalité juridique des personnes morales pour justifier que la « personne-robot » pourrait alors être assimilable à une personne physique. Les termes juridiques s'entremêlent et ne seraient pas utilisés à bon escient. En outre, partant de leur constat qu'un robot intelligent pourrait être un sujet de droit, cela signifie que le véhicule intelligent pourrait l'être. Cette proposition doit à cet égard être bannie, et ce pour plusieurs raisons.

522. Première raison. Une telle proposition aurait pour effet de remplacer juridiquement le conducteur par l'intelligence artificielle. Une partie de la doctrine affirme que « le robot est devenu conducteur automobile »²²⁵⁶. Une telle assimilation de l'intelligence artificielle du véhicule au conducteur avait d'ailleurs été plus ou moins suggéré lors de la réponse de l'autorité fédérale américaine à *Google*²²⁵⁷ concernant l'accident du véhicule *Google Car*²²⁵⁸. Or, une telle assimilation demeure trop rapide. Si l'on comprend que l'objectif est

²²⁵⁶ BENSAMOUN A., « Des robots et du droit... », *D. IP/IT* 2016, p. 281 ; « Le procès de l'intelligence artificielle de la voiture autonome », in PRÉVOST S., ROYER E., (coord. Éditoriale), *Intelligence artificielle, Grand angle*, 2019, Dalloz, spéc., p. 263 ; *D. IP/IT*, 2018, p. 588 : « l'intelligence artificielle « est en mesure de surveiller les fonctions du véhicule et de reprendre son contrôle à tout moment. C'est elle qui fait office de conducteur, de pilote de l'habitacle » ; DUMÉRY A., « Pour l'application de la loi Badinter aux véhicules autonomes », *RLDC*, n° 174, 2019 : « la loi du 5 juillet 1985 peut sans difficulté régir les accidents impliquant demain un véhicule autonome, dès lors que l'on qualifie juridiquement l'algorithme de conducteur du véhicule. L'algorithme de conduite, conducteur, au sens de la loi Badinter ». L'auteur précise néanmoins que « sitôt compris que, derrière ce conducteur tel qu'entendu par la loi du 5 juillet 1985 se cache celui qui contrôle le véhicule, strictement aucune difficulté n'est présente dans l'assimilation à ce conducteur de l'algorithme de conduite ».

²²⁵⁷ http://isearch.nhtsa.gov/files/Google%20-%20compiled%20response%20to%2012%20Nov%20%2015%20interp%20request%20-%2004%20Feb%2016%20final.htm#_ftnref6. L'autorité de réglementation aux États-Unis, appelée la *NHTSA* (*National Highway Traffic Safety Administration*), n'a pas explicitement reconnu à l'algorithme la qualité de conducteur. Elle a affirmé que le *Self-Driving System* équipant la *Google Car* pourrait être reconnu comme « conducteur » si la preuve était rapportée de la robustesse du système intelligent de conduite. V. aussi :

CAZENAVE F., « Google négocie avec l'administration américaine les standards de sa voiture autonome », *Le Monde*, 25 févr. 2016.

²²⁵⁸ V. les accidents de la circulation des véhicules *Tesla* et *Google* : BOUDETTE N.-E., « Tesla's Self-Driving System Cleared in Deadly Crash », *The New-York Times*, 19 janv. 2017 : www.nytimes.com/2017/01/19/business/tesla-model-s-autopilot-fatal-crash.html; Le Figaro, La *Google Car* provoque son premier accident de la route, 1^{er} mars 2016 : www.lefigaro.fr/secteur/high-tech/2016/03/01/32001-20160301ARTFIG00118-la-google-car-provoque-son-premier-accident-de-la-route.php.

²²⁵⁸ Rapport *Google Self-Driving Car Project Monthly report*, Mai 2015 : <http://static.googleusercontent.com/media/www.google.com/fr//selfdrivingcar/files/reports/report-0515.pdf>.

V. notamment pour une analyse de l'accident : SIRINELLI P., PRÉVOST S., « Grain de sable pour la voiture autonome », *D. IP/IT*, 2016, p. 161.

d'identifier un responsable, soit un débiteur de la dette d'indemnisation, cette confusion sémantique emporterait notamment de reconnaître, en cas d'accident de la circulation, la qualité de victime au véhicule autonome. À l'image de la personne, sujet de droit, quels droits subjectifs, reflets de la personnalité, pourraient être attribués au véhicule-robot ? Un tel raisonnement juridique ne peut évidemment aboutir tant il est dénué de bon sens.

En outre, selon l'article 8§3 de la Convention de Vienne, seule une personne physique peut revêtir la qualité de conducteur, et incidemment de victime au sens de la loi du 5 juillet 1985. Le véhicule autonome ne revêt aucunement cette nature. Il fait partie de la catégorie des biens, non des personnes. Pourrait-on admettre éventuellement en raison de la vie artificielle du véhicule intelligent que ce bien intègre la catégorie des « *biens en marge* »²²⁵⁹, et plus précisément la catégorie juridique *siu generis* que Monsieur le Professeur Gérard Farjat qualifie d'intermédiaire²²⁶⁰. Mais admettre que le véhicule autonome doté d'une vie artificielle se retrouverait en marge de la *summa divisio* existante entre les personnes et les biens aurait pour effet de lui reconnaître un droit des choses spéciales, aux côtés du droit des biens et du droit des personnes²²⁶¹. Ce qui demeure totalement inutile puisque le véhicule, en tant qu'objet de droits, bénéficie d'ores et déjà des règles relatives au droit des biens. Il serait vain de vouloir le soumettre à « *des mesures protectrices isolées du droit des biens* » en raison de sa spécificité²²⁶².

523. Seconde raison. La personnification du véhicule autonome est également mal venue. Partant du postulat que cet engin devient une personne, cela emporterait de lui reconnaître une responsabilité personnelle permettant de lui imputer le fait à l'origine de l'accident de la circulation, ainsi que les dommages aux victimes que le véhicule a commis. À cet égard, le véhicule devrait donc disposer d'un patrimoine propre afin de pouvoir satisfaire l'exécution de la dette de réparation de la victime de l'accident dans lequel il est impliqué. Il est évident que la charge finale de cette dette incombera aux personnes responsables de son fait normal²²⁶³ ou anormal à l'origine de l'accident, c'est-à-dire son utilisateur, son propriétaire ou son fabricant, et non au véhicule même. Qui plus est, on voit mal l'intérêt de souscrire une assurance de personne et notamment une « garantie individuelle véhicule autonome », à l'instar

²²⁵⁹ Expression empruntée à Monsieur le Professeur Yves Strickler dans son article intitulé « Droit des biens : évitons la dispersion », *D.* 2007, p. 1149.

²²⁶⁰ FARJAT G., « Entre les personnes et les choses, les centres d'intérêts. Prolégomènes pour une recherche », *art.cit.*, p. 221.

²²⁶¹ En ce sens : LOISEAU G., « Pour un droit des choses », *art.cit.*, spéc., n° 44.

²²⁶² *Ibid.*

²²⁶³ Sur les analyses d'un fait normal du véhicule autonome : v. *Infra* Section 2.

de la garantie individuelle conducteur, en lieu et place d'une assurance de chose. Il ne peut être admis qu'un véhicule autonome puisse réclamer, en qualité de personne victime, l'indemnisation de ses propres préjudices subis, et encore moins l'indemnisation de préjudices extrapatrimoniaux. Cette absurdité juridique n'a pas lieu que l'on s'attarde sur de plus amples développements relatifs à l'existence, voire au ressenti de tels préjudices subis par le véhicule autonome. En tant qu'objet de droit, le véhicule intelligent n'a aucun rôle à jouer sur la scène juridique²²⁶⁴, et cela doit rester ainsi. L'existence d'une responsabilité personnelle du véhicule autonome doit par conséquent être exclue. Qui plus est, cela n'aurait aucun intérêt pour l'indemnisation des victimes d'accidents corporels de la circulation. Ces dernières ne seraient pas mieux indemnisées s'il existait une responsabilité personnelle du véhicule autonome²²⁶⁵. Il reste plus simple que la réparation de leur dommage corporel soit garantie par la couverture du risque automobile créé par le véhicule autonome que l'utilisateur ou le fabricant du véhicule aurait souscrit²²⁶⁶. Cette idée de vouloir d'ailleurs attribuer la personnalité juridique aux robots, notamment aux véhicules autonomes, est d'autant plus superflue que des constructeurs ou éditeurs d'algorithme, tels que *Volvo* ou *Google*, ont déjà affirmé vouloir prendre en charge directement les dommages causés par leurs véhicules autonomes. En outre, l'exclusion d'une responsabilité personnelle du véhicule intelligent a pour effet d'exclure incidemment la responsabilité du fait d'autrui, dès lors que le système d'intelligence artificielle ne peut être considéré comme « autrui » entendu telle une personne. Reste dès lors à déterminer au sein de notre étude quel type de régime de responsabilité civile aurait vocation à s'appliquer lorsque le fait du véhicule autonome sera à l'origine du dommage de la victime accidentée.

524. Bilan. L'attribution d'une personnalité juridique au véhicule autonome est autant inopportune qu'inenvisageable. Cette attribution ne peut aucunement résulter d'une création législative, voire jurisprudentielle. Le véhicule n'est qu'un objet. Celui-ci est certes doté d'un système d'intelligence artificielle lui permettant de prendre des décisions éventuellement comparables à une personne humaine, mais il ne peut aucunement être assimilé juridiquement à une personne. La vie artificielle du véhicule ne s'apparente aucunement à une vie humaine et ne saurait justifier l'octroi d'une quelconque personnalité juridique. Précisons d'ailleurs que le Comité Économique et Social Européen (CESE) se montre défavorable à l'octroi d'une forme de personnalité juridique aux robots ou à l'intelligence artificielle, « *en*

²²⁶⁴ En ce sens : **LABBÉE X.**, « La fin du monde, la fin du droit ou la transition juridique ? », *D.* 2019, p.78

²²⁶⁵ En ce sens : **BORGHETTI J.-S.**, « Civil Liability for Artificial Intelligence : What should its Basis Be ? », *Revue des Juristes de Sciences Po* 2019, n° 17, p. 9, spéc. p. 15.

²²⁶⁶ *Ibid.*

raison du risque moral inacceptable inhérent à une telle démarche»²²⁶⁷. Plus encore, l'attribution d'une personnalité-robot qu'avait précédemment envisagé le Parlement européen²²⁶⁸, source des débats exposés, a été expressément écartée par la dernière résolution dudit Parlement, adoptée le 20 octobre 2020 concernant la responsabilité en cas de dommages causés par l'intelligence artificielle²²⁶⁹. À cet égard, catégorisé en tant qu'objet de droit, l'idée d'une responsabilité personnelle du système d'intelligence artificielle doit donc à juste titre être écartée.

525. Avant-propos conclusifs de la première section. En définitive, l'étude a permis de constater que l'avènement des véhicules hautement et totalement automatisés emporte pour effet de dénier la qualité de conducteur à la victime de l'accident corporel de la circulation. La distinction des régimes d'indemnisation des atteintes à la personne qu'opère la loi de 1985 en fonction de la qualité de conducteur ou non de la victime au moment de l'accident n'a de toute évidence plus lieu d'exister. Cette distinction étant principalement fondée sur le fait qu'un conducteur est considéré comme le créateur du risque d'accident, celle-ci ne saurait se justifier dès lors que la création du risque est dorénavant imputable au véhicule autonome. Ainsi, l'ensemble des victimes utilisatrices ou non du véhicule autonome, atteintes dans leur droit fondamental à l'intégrité physique et psychique ou à la vie, devraient donc être à l'avenir soumises au même régime d'indemnisation de leur dommage corporel subi. Reste alors à déterminer sur quelle personne pourrait peser *in fine* le transfert consécutif de la charge de réparation du risque réalisé, dès lors que doit être rejetée l'idée d'établir une responsabilité personnelle imputable au véhicule automatisé.

²²⁶⁷ Avis du CEE, *L'intelligence artificielle* (INT/806-EESC-2016-05369-00-00-AC-TRA), *JOUE*, C 288, du 31 août 2017.

²²⁶⁸ Résolution du Parlement européen du 16 févr. 2017 contenant des recommandations à la Commission concernant les règles de droit civil sur la robotique, 2015/2103 (INL), spéc. point 59 f) : « *demande à la Commission, lorsqu'elle procèdera à l'analyse d'impact de son futur instrument législatif, d'examiner, d'évaluer et de prendre en compte les conséquences de toutes les solutions juridiques envisageables, telles que : la création, à terme, d'une personnalité juridique spécifique aux robots, pour qu'au moins les robots autonomes les plus sophistiqués puissent être considérés comme des personnes électroniques responsables, tenues de réparer tout dommage causé à un tiers ; il serait envisageable de conférer la personnalité électronique à tout robot qui prend des décisions autonomes ou qui interagit de manière indépendante avec des tiers* ».

²²⁶⁹ Résolution du Parlement européen du 20 oct. 2020 contenant des recommandations à la Commission sur un régime de responsabilité civile pour l'intelligence artificielle, 2020/2014 (INL), spéc. point 7 : « *l'ensemble des activités, dispositifs ou processus physiques ou virtuels gérés par des systèmes d'IA peuvent techniquement être la cause directe ou indirecte d'un préjudice ou d'un dommage, mais qu'ils ont presque toujours comme point de départ une personne qui développe, déploie ou perturbe un système ; relève, à cet égard, qu'il n'est pas nécessaire de conférer la personnalité juridique aux systèmes d'IA* ».

Section 2. Vers le transfert consécutif de la charge de réparation du risque réalisé

526. La détermination des responsables de l'accident de la circulation *de lege feranda*. Bien que les véhicules automatisés présentent certainement un degré de sécurité élevé, l'intelligence artificielle ne supprimera pas totalement le risque d'accident de la circulation. Les victimes d'accidents corporels de la circulation, qu'elles soient de simples usagers non utilisateurs ou *a contrario* utilisateurs d'un véhicule hautement, voire totalement automatisé doivent pouvoir bénéficier d'un droit à une réparation irréductible de leur dommage corporel selon les règles applicables de la loi du 5 juillet 1985. La garantie uniforme d'indemnisation que la loi Badinter pourrait leur offrir dépendra de l'identification de nouveaux responsables, c'est-à-dire de nouveaux débiteurs de leur indemnisation. *A priori*, cette tâche serait moins compliquée qu'elle en a l'air. L'idée d'un transfert de la charge de réparation en présence du risque réalisé impliquant un véhicule automatisé serait illusoire au stade de l'obligation à la dette. Ce qui permet d'affirmer que la situation des victimes resterait inchangée au stade de l'obligation à la dette (§1). La difficulté serait davantage visible au stade de la contribution à la dette. L'assureur du responsable au sens de l'article 2 de la loi de 1985 ayant désintéressé la victime, va se trouver confronté à une pluralité de responsables, débiteurs finaux de la charge de réparation du risque, lorsque l'accident aura été provoqué par le fait du système automatisé équipant le véhicule. Dans cette perspective, le transfert de la charge de réparation du risque réalisé est alors inévitable (§2).

§1. La situation inchangée des victimes au stade de l'obligation à la dette

527. La détermination des responsables au sens de la loi du 5 juillet 1985. À l'aune de l'avènement des véhicules automatisés, la question se pose de la réceptivité de l'évolution de cette nouvelle technologie et de ses conséquences sur l'applicabilité de la loi Badinter. Dès lors que le contrôle dynamique est exercé par le système d'intelligence artificielle dont est doté le véhicule, notamment hautement et totalement automatisé, l'existence en droit positif des deux catégories de victimes d'accidents corporels disparaît. Toutes bénéficiaires d'un droit du dommage corporel, se posent alors les questions de la personne responsable qui pourra garantir un tel droit et celle de l'applicabilité de la loi de 1985. Un état des lieux de cette applicabilité confrontée aux véhicules automatisés (A) participera de la formulation de certains

vœux aux fins d'une certaine adaptation de la loi aux accidents impliquant ce type de véhicule (B).

A. L'état des lieux de l'applicabilité de la loi du 5 juillet 1985

528. L'absence d'impact de l'avènement des véhicules automatisés sur les conditions d'ouverture du droit à indemnisation des victimes. L'avènement des véhicules automatisés ne remet pas en cause l'application de la loi du 5 juillet 1985, notamment en cas d'atteinte corporelle imputable à l'accident de la circulation. Pourtant, de nombreuses voix s'élèvent d'ores et déjà en doctrine quant à la réceptivité de l'évolution de cette nouvelle technologie et de ses conséquences sur l'applicabilité de la loi Badinter. Après avoir vérifié une à une les conditions de l'application de ladite loi, il n'apparaît pourtant qu'aucune d'entre elles ne semble impactée par l'avènement de la voiture automatisée.

529. Le véhicule automatisé : un véhicule terrestre à moteur. Le véhicule automatisé, qualifié d'objet de droit et non de sujet de droit comme certains le souhaiteraient, reste donc un véhicule terrestre à moteur au sens de la loi de 1985. Et ce, peu importe que le système qui l'équipe soit un système d'intelligence artificielle. Sur ce point, le débat doctrinal existant quant à l'application de la loi de 1985 à ce type d'engin devrait, semble-t-il, cesser tant il n'a finalement pas lieu d'exister²²⁷⁰. Il faut donc garder à l'esprit que la déshumanisation de la conduite selon le degré d'automatisation du véhicule n'interfère en rien sur la définition d'un véhicule terrestre à moteur²²⁷¹. Quant à l'implication, elle se révèle, à l'aune de cette nouvelle technologie de circulation existante, d'une utilité certaine.

530. L'implication du véhicule automatisé. Gardons également à l'esprit que la jurisprudence, en l'absence de définition de la notion d'implication de la part du législateur de 1985, a véritablement fait œuvre créatrice de droit quant à son acceptation. Rien ne saurait

²²⁷⁰ V. entre autres : **BARSAN I.-M.**, *art.cit.*, *CCE* 2018, n° 2, étude 3 ; **CHOMIAC DE SAS P.-X.**, « Un droit autonome pour les véhicules autonomes », *RLDI* 2017, n° 133, p. 52 ; **DESFOUGÈRES E.**, « L'appréhension des véhicules autonomes par la loi du 5 juillet 1985 relative aux accidents de la circulation », *RISEO* 2018-1, p. 85 ; **LARCHER F.**, *op.cit.*, spéc., p. 64, n° 41 ; **MONOT-FOULETIER M.**, **CLÉMENT M.**, *art.cit.*, p. 129 ; **PIERRE PH.**, « Quand E. Musk rencontrera R. Badinter, ou le pilotage automatique des véhicules automobiles à l'épreuve de l'indemnisation hexagonale des victimes d'accidents de la circulation », *RLDC* 2016, n° 141, p. 33, spéc. p. 34 ; **TERESI L.**, **RAKOTOVAHINY M.**, **JAMBORT S.**, « Incidences des systèmes de conduite automatiques sur les responsabilités civiles et pénales », *JCP* 2019, doct. 83.

²²⁷¹ En ce sens : **BENSAMOUN A.**, **LOISEAU G.** (dir.), *op.cit.*, spéc. p. 94, n° 148.

justifier une interprétation différente de cette notion en raison de l'autorisation de circulation existante ou à venir de véhicules automatisés sur nos routes²²⁷². L'implication doit uniquement s'entendre comme le simple fait pour le véhicule d'être intervenu, à quelque titre que ce soit, dans la survenance de l'accident. Il n'y a pas lieu à ce stade de rechercher si l'intervention du véhicule a été ou non la cause du dommage subi par la victime. L'acceptation de la notion d'implication doit rester identique à celle que la jurisprudence construit depuis plus de trente-cinq ans. En effet, de celle-ci dépend la logique indemnitaire sur laquelle est basé le régime de la loi de 1985. Enfin, la notion d'accident de la circulation servant à délimiter les frontières du système d'indemnisation de la loi de 1985 ne semble pas soulever non plus de difficulté particulière.

531. L'accident de la circulation impliquant un véhicule automatisé. Peu importe que l'utilisateur ou le système automatisé du véhicule soit fautif ou non. L'accident de la circulation en tant qu'évènement aléatoire, c'est-à-dire soudain et imprévu, qui ne résulte donc pas de la volonté de son auteur, ne saurait se définir autrement en présence de véhicules automatisés circulant sur les routes. L'automatisation du véhicule ne signifie pas l'annihilation de tout risque soudain survenu et provenant d'une cause extérieure. Que le risque d'accident soit amoindri, et davantage encore compte tenu de l'automatisation de plus en plus élevée dont sera doté le véhicule est une chose. La disparation même de la réalisation du risque, soit l'accident, compte tenu de leur circulation, en est une autre. Gardons notamment en tête que l'acceptation jurisprudentielle d'un accident de la circulation est particulièrement large. Qu'importe que le véhicule soit en mouvement, à l'arrêt, en stationnement. De nombreux arrêts rendus par la Cour de cassation attestent que la notion d'accident de la circulation a fait l'objet d'une interprétation particulièrement compréhensive de sa part²²⁷³. Il n'en saurait aller autrement en présence de véhicules automatisés. Toutefois, la problématique du piratage potentiel de ces véhicules connectés questionne quant à la notion d'accident.

532. L'accident et la problématique du piratage du système automatisé du véhicule connecté. La réalisation du dommage peut trouver son origine causale dans l'utilisation détournée du système de conduite automatisé. Dans cette hypothèse, ni le conducteur ou l'utilisateur, ni le système n'est en cause. L'usage détourné du système

²²⁷² *Ibid.*

²²⁷³ En ce sens : VINEY G., JOURDAIN P., CARVALS. (dir. GHESTIN J.), *Traité de droit civil. Les régimes spéciaux de responsabilité et l'assurance de responsabilité, op.cit.*, spéc. p. 126, n° 96.

connecté²²⁷⁴ en raison d'une cyberattaque est un risque nouveau pour les usagers de la route, faisant ainsi l'objet d'un véritable débat quant à la circulation prochaine de véhicules autonomisés sur les routes²²⁷⁵. Depuis qu'une équipe de chercheurs du *Keen Security Lab* aux États-Unis a réussi à prendre possession à distance de modèles distincts de véhicules connectés, alors même qu'ils n'étaient pas encore équipés d'un système de conduite automatisé, la question se pose du piratage d'un tel système intelligent par des personnes à distance qui provoqueraient un accident de la circulation. Dans le cadre de cette étude, la question peut se poser de savoir si ce phénomène fait échec à la notion d'accident de la circulation. L'exclusion du fait volontaire du champ de la loi Badinter se comprend lorsqu'il émane du défendeur, mais perd toute pertinence lorsque ce fait est imputable à un tiers²²⁷⁶. Si l'application des dispositions de la loi de 1985 a déjà pu être mise à l'écart par la jurisprudence lorsqu'un fait volontaire était imputable à un tiers²²⁷⁷, il ne peut être envisagé une telle exclusion en cas de piratage du système automatisé équipant le véhicule connecté impliqué. Dès lors que le fait intentionnel serait commis par une personne « restée *“physiquement extérieure”* à la situation dommageable », il n'y a pas lieu d'exclure l'application de la loi Badinter²²⁷⁸. La cyberattaque laisserait donc subsister l'accident de la circulation. L'esprit de la loi somme, à tout le moins, que ce nouveau risque d'insécurité routière reste inopposable à la victime. Il a pu toutefois être affirmé en doctrine que cette « singularité (...) ne subsisterait qu'à condition que la jurisprudence ne qualifie pas le pirate lui-même de conducteur ou de gardien »²²⁷⁹ du système piraté équipant le

²²⁷⁴ Pour une analyse approfondie du véhicule connecté, v. **GUILBOT M.**, « Le véhicule connecté », in **CHÉRIGNY F.**, **ZOLLINGER A.** (dir.), *Les objets connectés*, Actes du colloque à l'occasion des 30 ans du Magistère en Droit des TIC, 2018, Droit & Sciences sociales, Université de Poitiers, Actes & Colloques, pp. 9-31 ; **COHEN-HADRIA Y.**, « Le véhicule connecté : un objectif connecté comme les autres ? », *D. IP/IT*, 2018, p. 179.

²²⁷⁵ L'agence européenne pour la cybersécurité (*ENISA*) et le Centre de recherche (*CCR*) recommandent que soit mis en place une surveillance précise et constante des systèmes d'intelligence artificielle, donc notamment des systèmes de conduite automatisés. La cybersécurité est une préoccupation majeure de la CNIL. Précisons que la norme ISO 26262-1 établit un cadre formel visant à garantir la sécurité fonctionnelle des systèmes électriques et électroniques des véhicules routiers. L'Union européenne est particulièrement active dans la lutte contre la cyberattaque, v. notamment : Règlement (UE) 2019/796 consolidé du Conseil, du 17 mai 2019, concernant des mesures restrictives contre les cyberattaques qui menacent l'Union ou ses États membres. Sur une analyse approfondie de la cybersécurité comme gage de confiance dans les véhicules connectés et automatisés, v. : **DE CICCIO D.**, **HELLEPUTTE C.-A.**, « Cybersecurity as Driver of Trust in Connected and Automated Vehicles : Does the Current EU Framework(s) Pass the Crash Test ? », in **STROWEL A.**, **LAZARO CH.** (dir.), *Des véhicules autonomes à l'intelligence artificielle. Droit, politique et éthique*, 2020, Larcier, UC Louvain, CRIDES, pp. 151- 183.

²²⁷⁶ En ce sens : **ANDREU L.** (dir.), *op.cit.*, spéc. p. 84, n° 02.121.

²²⁷⁷ V. à titre d'illustration : Cass. 2^e civ., 11 déc. 2003, n° 00-20.921 : *Bull. civ.* II, n° 377, *RTD civ.* 2004, p. 520, obs. **JOURDAIN P.** En l'espèce, la Cour de cassation a confirmé la décision de la Cour d'appel qui avait retenu que les dispositions de la loi du 5 juillet 1985 n'étaient pas applicables à la victime conductrice qui avait été poussée sous un bus par un piéton en état d'ivresse.

²²⁷⁸ En ce sens : **ANDREU L.** (dir.), *op.cit.*, spéc. p. 85, n° 02.121.

²²⁷⁹ *Ibid.*, p. 85, n° 02.122.

véhicule. Si tel était le cas, la cyberattaque s'assimilerait finalement à la « voiture bélier »²²⁸⁰, tombant dans un tout autre domaine que celui d'un accident de la circulation²²⁸¹.

533. La loi de 1985 applicable aux véhicules automatisés. Ne faisant aucunement référence à la notion de conducteur²²⁸², aucune des conditions déterminant le champ d'application de la loi 1985 ne sera et ne devra dès lors être modifiée par l'avènement de ces véhicules²²⁸³. Le rapport gouvernemental de 2018 énonçait d'ailleurs que la loi du 5 juillet 1985 « *semble pouvoir s'appliquer aux véhicules automatisés, même sans aucun conducteur à bord. L'absence de conducteur ou de maîtrise par un conducteur est ainsi indifférente, tant pour l'application du régime de responsabilité que pour l'obligation d'assurance de responsabilité civile. L'indemnisation des victimes demeurerait fondée sur la notion d'implication du véhicule automatisé* »²²⁸⁴.

La mise en œuvre de la loi de 1985 serait parfaitement justifiée si l'on prend en considération des arguments tirés de « *la logique d'indemnisation des victimes et d'opportunité mettant en avant l'indispensable utilisation de cette loi* »²²⁸⁵. En effet, si le régime d'indemnisation qu'offre cette loi aux victimes d'accidents corporels venait à ne plus s'appliquer, cela signifierait que les futures victimes d'accidents de la circulation seraient moins bien traitées qu'en droit positif. Or, l'avènement des voitures automatisées, qu'importe leur degré d'automatisation, ne doit pas influencer négativement le traitement indemnitaire privilégié dont ces victimes bénéficient au regard de celles soumises au droit commun de la responsabilité. Les conditions d'ouverture du droit à indemnisation des victimes d'accidents corporels de la circulation, ainsi que la condition implicite d'imputabilité du dommage corporel à l'accident, restent inchangées. Le dommage corporel dont souffre les victimes d'accidents corporels de la circulation « *sera sensiblement identique lorsqu'il sera demain causé par un véhicule autonome qu'aujourd'hui, lorsqu'il découle d'un accident impliquant un véhicule classique* »²²⁸⁶. Il n'y

²²⁸⁰ ANDREU L. (dir.), *op.cit.*, spéc. p. 85, n° 02.122.

²²⁸¹ Nous tenons ici à rendre un humble hommage aux victimes de l'attentat terroriste du 14 juillet 2016 de Nice ayant tué 86 personnes, fait 400 blessés graves et 1683 victimes psychiques.

²²⁸² Cette notion n'est d'ailleurs aucunement un obstacle à l'application de la loi du 5 juillet 1985 pouvant régir les accidents dans lesquels seraient impliqués des véhicules partiellement et hautement autonomes. Elle ne le sera pas non plus en cas d'accident impliquant un véhicule totalement automatisé tant elle pourrait être remplacée par la notion d'utilisateur.

²²⁸³ En ce sens : BARSAN I.-M., *art.cit.*, CCE 2018, n° 2, étude 3, spéc. n° 6.

²²⁸⁴ Ministère de la Transition écologique et solidaire, *Développement des véhicules autonomes : Orientations stratégiques pour l'action publique*, mai 2018, spéc. p. 37.

²²⁸⁵ En ce sens : DUMÉRY A., « Pour l'application de la loi Badinter aux véhicules autonomes », *RLDC* 2019, n° 174.

²²⁸⁶ *Ibid.*

donc pas lieu de leur appliquer un autre régime d'indemnisation, nécessairement plus sévère, qui aurait pour effet de faire finalement supporter aux victimes le poids du progrès²²⁸⁷. De plus, le régime d'indemnisation des atteintes à la personne issu de la loi Badinter a tout intérêt à s'appliquer puisqu'il offrira enfin des règles d'indemnisation favorables et unifiées aux victimes lorsque sera impliqué un véhicule hautement, voire totalement autonome. Des arguments d'ordre sociologique peuvent d'ailleurs venir renforcer un tel choix d'application²²⁸⁸. La fiabilité attendue des véhicules automatisés, plus sans doute que toute autre technologie issue de l'intelligence artificielle, rend encore moins acceptable le fait de faire supporter aux victimes d'accidents de la circulation la preuve de leurs défaillances potentielles²²⁸⁹. Ces nouveaux véhicules ne doivent pas venir compliquer le régime d'indemnisation des victimes d'accidents corporels de la circulation. Néanmoins, une adaptabilité de la loi Badinter face à la circulation imminente ou à venir de ces véhicules automatisés est nécessaire.

B. L'état des vœux de l'adaptabilité de la loi du 5 juillet 1985

534. L'adaptabilité nécessaire de la loi de 1985. L'avènement des véhicules automatisés ne semble pas être un obstacle insurmontable quant à la détermination des responsables, c'est-à-dire des débiteurs d'indemnisation au sens de l'article 2 de la loi Badinter. Le législateur de demain devra néanmoins reconsidérer l'usage de certains termes inscrits dans la loi et notamment au sein de cet article. La législation de 1985, « *qui repose largement sur la notion de conducteur, devra être revue pour la faire correspondre à d'autres contingences que celles qui ont dicté les choix de la loi de 1985* »²²⁹⁰. Plus encore, les notions de conducteur et de gardien, permettant de les désigner comme responsables et ainsi débiteurs de l'indemnisation sur le fondement de la loi du 5 juillet 1985, ne paraissent pas adaptées aux véhicules autonomes dans lesquels la conduite est dirigée par un système d'intelligence artificielle²²⁹¹. En effet, la déshumanisation de la conduite induite par la robotisation et l'autonomie du véhicule va nécessairement modifier le rôle de l'utilisateur de ce véhicule, au point sans doute de priver de

²²⁸⁷ En ce sens : **DUMÉRY A.**, « Pour l'application de la loi Badinter aux véhicules autonomes », *RLDC* 2019, n° 174.

²²⁸⁸ *Ibid.*

²²⁸⁹ En ce sens : **BENSAMOUN A., LOISEAU G.**, « La gestion des risques de l'intelligence artificielle. De l'éthique à la responsabilité », *JCP* 2017, doct. 1203, n° 19.

²²⁹⁰ *Ibid.*, spéc. n° 21.

²²⁹¹ En ce sens : **LACHÈZE CH.**, *art.cit.*, p. 663.

sens la qualité de conducteur²²⁹². Convient-il alors d'opérer certains changements *de lege feranda*.

535. Sur la notion de conducteur au sens de l'article 2 de la loi de 1985. Comme affirmé précédemment, la notion de conducteur actuellement inscrite à l'article 2 de la loi de 1985 trouverait à s'appliquer pour les conducteurs de véhicules partiellement et hautement automatisés. En cas d'accidents de la circulation impliquant ces deux types de véhicules, le conducteur tant à bord du véhicule qu'intervenant à distance, tous deux soumis à un devoir de « se tenir en état et en position » si le système automatisé émet une demande de reprise manuelle du contrôle dynamique du véhicule, seraient, de plein droit, responsables des dommages susceptibles d'être subis par des victimes. Pour s'en convaincre, il suffit de retenir que le risque fait encore figure de critère d'imputation de cette responsabilité et donc de critère d'identification du responsable du dommage.

Néanmoins, il serait pertinent que la logique de la loi Badinter soit dorénavant fondée sur le critère du risque profit, plutôt que sur celui du risque créé. En effet, plus l'autonomie du véhicule sera élevée, plus il deviendra complexe d'identifier un responsable en raison du fait que le système d'intelligence artificielle pourra davantage exercer le contrôle dynamique du véhicule, et donc être lui-même à l'origine du dommage imputable à l'accident. À cet égard, deux cas de figure peuvent s'envisager. En cas d'accident de la circulation, dont l'origine ne trouve sa cause ni dans un fait anormal, ni dans un fait normal du système d'intelligence artificielle équipant le véhicule, il semble logique que l'utilisateur de ce véhicule supporte la charge de la réparation du dommage subi par la victime.

Nous proposons de retenir à la place de la notion de conducteur inscrite à l'article 2 de la loi de 1985, celle d'utilisateur. Cela permettrait notamment de prendre en considération l'utilisateur du véhicule totalement automatisé, qui pourrait également être débiteur de la dette, partant du principe que c'est la théorie du risque profit qui s'applique. À cet égard, conformément à la définition du risque profit²²⁹³, tout utilisateur de véhicule automatisé qui retirerait un profit de l'activité de circuler, laquelle fait encourir un risque à tous les usagers de la route, devrait réparer les dommages qui en découlent. En cela, malgré le fait que la création du risque d'accident puisse être transférée au système de conduite en charge du contrôle dynamique du véhicule au moment de l'accident, le transfert consécutif de la charge de

²²⁹² En ce sens : LACHÈZE CH., *art.cit.*, p. 663.

²²⁹³ V. ROCHFELD J. *op.cit.*, p. 492 : « toute personne qui retire un profit d'une activité qui fait courir à autrui doit réparer les dommages qui en découlent ».

réparation de ce risque réalisé ne serait en fin de compte qu'illusoire. En effet, qu'il s'agisse du conducteur actuel ou de l'utilisateur futur du véhicule automatisé, il faut prendre en compte que ces personnes sont ou seront en général les propriétaires assurés de ce véhicule. Il n'y aurait rien d'inacceptable dans la proposition de faire supporter le poids de la réparation à l'utilisateur du véhicule automatisé voire autonome, dès lors qu'il serait le plus à même de souscrire l'assurance automobile obligatoire. Pour s'en convaincre, il suffit de mesurer l'impact de l'avènement des véhicules automobiles sur le domaine assurantiel.

536. Les arguments assurantiels. Des arguments assurantiels pourraient notamment être invoqués pour consolider le fait de maintenir l'utilisateur, entendu tel le conducteur occupant le véhicule (niveau 3 d'autonomie du véhicule), le conducteur intervenant à distance (niveau 4), ou encore le simple utilisateur n'étant plus conducteur (niveau 5) comme responsable et débiteur de l'indemnisation au sens de l'article 2 de la loi Badinter. Il est affirmé que les mesures inscrites au sein de l'ordonnance du 14 avril 2021 ainsi que l'accès aux données du véhicule par les entreprises d'assurances « *permettront le renouvellement des offres et la mise en œuvre de nouveaux modèles économiques sur mesure en s'appuyant sur la détermination des causes des accidents et l'implication et la responsabilité de leurs assurés* »²²⁹⁴. Le tarif pratiqué par les assureurs automobiles correspond traditionnellement à la fréquence et aux coûts des sinistres²²⁹⁵. Or, puisque la circulation des voitures automatisées participera certainement d'une augmentation de la sécurité des personnes, et par contrecoup de la diminution du taux d'accident de la circulation, le coût supporté par la collectivité des assurés s'en trouvera nécessairement réduit²²⁹⁶. De sorte qu'une baisse des primes d'assurances s'imposerait²²⁹⁷. Selon une étude menée par le cabinet *Exton Consulting*, les voitures automatisées devraient diviser par deux le nombre et le coût des sinistres d'ici 2030²²⁹⁸. L'autorisation de la circulation potentielle des voitures totalement autonomes participera sans

²²⁹⁴ ARCHAMBAULT L., MURRAY D., « L'accès aux données des véhicules sous le contrôle de la CNIL », *Argus de l'assurance* 2021.

²²⁹⁵ Précisons qu'il existe également des tarifications fondées sur la connaissance du comportement du conducteur. Les assureurs proposent des formules telles que « *Pay how to drive* » par exemple. Le souscripteur du contrat d'adhésion accepte de brancher à la prise USB de son véhicule, un boîtier non doté d'un GPS, afin que celui-ci mesure quatre critères de conduite, tels que l'accélération, le freinage, la vitesse dans les virages ou l'allure globale du véhicule. Les données collectées, dont le processus a été validé par la CNIL, permettent de réguler la tarification assurantielle. Ce type de tarification est certainement amené à disparaître avec l'automatisation de plus en plus élevée d'un véhicule qui emporte la disparition d'un conducteur de ce type d'engin. V. pour une analyse approfondie : VINGIANO-VIRICEL I., « Le modèle assurantiel à l'épreuve des données », *art.cit.*, p. 507, spéc. n° 6.

²²⁹⁶ En ce sens : BENSAMOUN A., LOISEAU G. (dir.), *op.cit.*, spéc. p. 95, n° 149.

²²⁹⁷ En ce sens : COULON C., « Révision de la Convention de Vienne sur la circulation routière : les voitures autonomes (pas tout à fait) sur la ligne de départ », *art.cit.*, alerte 17.

²²⁹⁸ Disponible sur <http://www.extonconsulting.com/>.

doute davantage de cette diminution. Néanmoins, puisque le rôle du conducteur est amené à disparaître de la boucle décisionnelle du système d'intelligence artificielle du véhicule autonome en fonction de son degré d'autonomie, et qu'il pourrait lui-même être victime de l'accident, il ne semble pas légitime que l'utilisateur de ce véhicule supporte seul la charge de réparation du risque réalisé²²⁹⁹. En cela, convient-il de s'attarder sur la notion de propriétaire du véhicule.

537. Le propriétaire du véhicule automatisé impliqué. La notion de propriétaire est absente du *corpus* législatif de 1985. Mais en principe, le propriétaire du véhicule est présumé en être le gardien. Cette notion figure donc de manière implicite derrière la notion de gardien inscrite à l'article 2 de la loi Badinter. Le maintien de la notion de gardien, entendue comme débiteur d'indemnisation, pose davantage de difficultés que celle de conducteur pour l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation. À défaut de précision au sein de la loi, cette notion s'entend de celle connue en droit commun de la responsabilité²³⁰⁰, c'est-à-dire une personne ayant l'usage, la direction et le contrôle du véhicule²³⁰¹. Or, si l'on retient une telle définition matérielle au regard de l'avènement des véhicules automatisés et surtout autonomes, la notion de gardien « *serait dans l'incapacité d'appréhender le réel, puisque le gardien ne pourrait avoir aucun de ces pouvoirs sur le véhicule* »²³⁰². Il pourrait être opportun de garder telle quelle cette notion au sein de la loi, mais de l'apprécier uniquement au regard de la théorie de la garde juridique. Cela reviendrait à considérer que la personne qui a la garde juridique du véhicule, autrement dit son propriétaire, est responsable et ainsi débiteur d'indemnisation au sens de l'article 2 de la loi Badinter. Mais par souci de simplicité, ne serait-il pas plus simple, *de lege feranda*, de remplacer cette notion par celle de propriétaire ?

S'il est admis que l'utilisateur pourrait être un débiteur potentiel de l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation, cet utilisateur ne sera pas nécessairement le propriétaire du véhicule impliqué dans l'accident. Dans ce cas de figure, il serait injuste que l'utilisateur soit identifié comme débiteur. De plus, lorsque ce dernier serait lui-même victime de l'accident dans lequel serait seul impliqué ce véhicule, il est nécessaire qu'un débiteur d'indemnisation lui garantisse son droit à réparation du dommage corporel. Pour que le droit à réparation

²²⁹⁹ En ce sens : **NOGUÉRO D.**, « Assurance et véhicules connectés – Regard de l'universitaire français », *art.cit.*, spéc. p. 599.

²³⁰⁰ V. en ce sens le célèbre arrêt *Franck* ayant posé les critères de la garde : Cass. ch. Réunies, 2 déc. 1941 : *Bull. civ.*, n° 292, p. 523, in **CAPITANT H., TERRÉ F., LEQUETTE Y., CHÉNÉDÉ F.**, *Les grands arrêts de la jurisprudence civile*, *op.cit.*, spéc. obs. p. 372, n° 203.

²³⁰¹ Cass. 2^e civ., 13 janv. 1988, n° 86-16.908 : *Bull. civ.* II, n° 9.

²³⁰² **NEVEJANS N.**, *op.cit.*, spéc. p. 701, n° 842.

dommage corporel soit garanti à cette victime ainsi qu'aux autres victimes potentielles de l'accident, ces dernières ne devraient pas à l'avenir pâtir des difficultés qu'il y aurait à identifier le véritable responsable de l'accident survenu. Dès lors que le système d'intelligence artificielle du véhicule serait défectueux ou défaillant, et à l'origine du dommage subi, celles-ci devraient être objectivement garanties d'obtenir l'indemnisation de l'atteinte corporelle dont elles souffrent, sans avoir à rechercher l'identité d'un quelconque responsable. Cette recherche serait d'ailleurs chose vaine au regard de la complexité de cette nouvelle technologie. À cet égard, il semble logique que le propriétaire du véhicule soit considéré comme un débiteur d'indemnisation au stade de l'obligation à la dette sur le fondement de la loi Badinter. Il n'y aurait rien d'inacceptable dans cette proposition puisque celle-ci est déjà celle implicitement retenue en droit positif. Le critère du risque-profit pourrait alors tout autant trouver à s'appliquer afin de justifier l'imputation de cette responsabilité. Dès lors que la personne acquiert la propriété du véhicule hautement automatisé ou autonome, celle-ci retire nécessairement un profit de l'activité de conduite qui fait courir un risque d'accident à autrui. Ce propriétaire pourrait d'ailleurs être perçu comme la personne qui tire en réalité le profit le plus immédiat du véhicule comme moyen de transport.

Dès lors, compte tenu du caractère d'ordre public de la loi du 5 juillet 1985, celle-ci aurait seule vocation à s'appliquer lorsque l'utilisateur est victime d'un accident dans lequel est seul impliqué le véhicule automatisé ou autonome. L'utilisateur du véhicule hautement automatisé – simple utilisateur à bord du véhicule – ou l'utilisateur du véhicule autonome, pourrait ainsi agir en réparation contre le propriétaire du véhicule impliqué. Cela est d'ailleurs déjà le cas concernant le conducteur ou ses ayants-droit lorsqu'ils agissent en réparation contre le gardien propriétaire du seul véhicule impliqué²³⁰³. Dans cette perspective, son droit du dommage corporel serait ainsi garanti. À l'inverse, dans le cas seulement où l'utilisateur, intervenant à distance du véhicule hautement automatisé, serait fautif, le propriétaire du véhicule pourrait se retourner contre cet utilisateur après avoir indemnisé la victime. À moins que la victime n'agisse directement contre cet utilisateur. Qui plus est, un second critère

²³⁰³ Cass. 2^e civ., 2 juill. 1997, n° 96-10.298 : *Bull. civ. II*, n° 209 : « lorsqu'un véhicule terrestre à moteur est seul impliqué dans un accident de la circulation, le conducteur, s'il n'en est pas le gardien, a droit, de la part de celui-ci, 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 (...) », *RTD civ.* 1997, p. 959, obs. JOURDAIN P. ; *D.* 1998, somm. 203, obs. MAZEAUD D. Adde : Cass. 2^e civ., 28 janv. 1998, n° 96-13.079 : *Bull. civ. II*, n° 32 : « les dispositions de la loi du 5 juillet 1985 sont seules applicables en cas de recours du conducteur victime, non gardien du véhicule, lorsque ce dernier est seul impliqué dans l'accident, contre le gardien de ce véhicule », *RCA* 1998, comm. 118, note GROUDEL H. ; Cass. crim., 4 déc. 2001, n° 01-81.985 : *Bull. crim.*, n° 249.

d'imputation de cette responsabilité pourrait justifier de retenir le propriétaire comme débiteur au stade de l'obligation à la dette sur le fondement de la loi Badinter.

538. La considération de la logique indemnitaire de la loi de 1985. Il nous faut garder à l'esprit que la faute n'est pas le critère d'imputation de la responsabilité au sens de la loi de 1985. Fondée sur une logique indemnitaire, la responsabilité engagée d'une personne repose en réalité sur un critère assurantiel. Dans cette perspective, « *le responsable ne joue plus en effet à proprement parler le rôle de débiteur de la réparation, mais celui de fournisseur de l'assurance. Il apparaît donc peu à peu normal que sa désignation soit faite plutôt en fonction de son aptitude à l'assurance que de considérations tirées de sa culpabilité ou même de son rôle effectif dans la production du dommage* »²³⁰⁴. En cela, le législateur de demain n'aurait qu'à désigner la personne la plus à même de souscrire l'assurance automobile obligatoire, autrement dit le propriétaire du véhicule automatisé et autonome. D'ailleurs, si l'on s'appuie sur la jurisprudence communautaire rendue à l'égard de l'obligation d'assurance, celle-ci est imposée au propriétaire du véhicule alors même qu'il n'en userait pas²³⁰⁵.

Ce faisant, s'il est admis que l'utilisateur propriétaire du véhicule, ou que le propriétaire non-utilisateur du véhicule, est la personne la plus appropriée pour souscrire la couverture d'assurance du véhicule automatisé et autonome garantissant le droit à réparation du dommage corporel des victimes, il serait alors opportun qu'un changement de modèle assurantiel s'opère. La loi du 5 juillet 1985 ne devrait plus reposer sur une assurance de responsabilité mais sur une assurance directe du dommage corporel. Un changement de paradigme relatif aux accidents corporels de la circulation doit ainsi s'opérer par la mise en place d'une assurance directe qui aurait pour effet de transférer la charge assurantielle vers les personnes qui subissent le risque, plutôt que vers celles qui le génèrent. Il faudrait réellement repenser le modèle assurantiel en ce sens. En outre, partant du postulat qu'il incombe au propriétaire de souscrire une assurance, devrait-il lui-même opter pour une « assurance individuelle utilisateur » à l'image de l'« assurance individuelle conducteur » existante, afin que son dommage corporel soit entièrement couvert. Si aujourd'hui, de nombreux conducteurs ne sont pas couverts par une assurance individuelle conducteur pour obtenir indemnisation de leur dommage corporel subi

²³⁰⁴ VINEY G., « De la responsabilité personnelle à la répartition des risques », *ADP*, 1977, n° 22, p. 7, spéc. p. 11.

²³⁰⁵ CJUE, Gr. Ch., 4 sept. 2008, *aff. C-80/17, Fundo de Garantia Automòvel*, *RCA* 2018, étude 13, GROUTEL H. Adde : COULON C., « L'aptitude à circuler, critère de l'obligation d'assurer son véhicule », *RCA* 2018, n° 313 ; GROUTEL H., « Assurance RC auto : nouvelle précision apportée par la Cour de justice de l'Union européenne », *RCA* 2018, étude 13. V. aussi : CJUE, 15 nov. 2018, *aff. C-648/17, BTA Baltic Insurance Company*, *RGDA* 2019, p. 18, note LANDEL J. ; CJUE, 20 juin 2019, *aff. C-100/18, Linea Directa Aseguradora SA c/ Segurcaixa, Sociedad Anonima de Seguros y Reaseguros*, *D.* 2019, AJ, p. 1336.

en raison du coût que celle-ci représente, le développement de la conduite des véhicules automatisés pourrait combler cette carence.

539. Bilan du premier paragraphe. En définitive, il faut retenir que la loi Badinter est applicable et qu'elle présenterait même quelques confort à s'appliquer. Qu'importe que l'accident de la circulation résulte d'une erreur humaine ou d'une défaillance du système de conduite automatisé du véhicule. Au stade de l'obligation à la dette, peu importe en effet l'existence d'un fait fautif ou non commis par le conducteur, la loi Badinter trouve à s'appliquer. C'est la notion d'implication du véhicule dans l'accident, largement entendue par la jurisprudence, qui doit uniquement être caractérisée afin que les dispositions de la loi s'appliquent. Il n'y aurait pas de raison de prendre en compte à l'avenir le fait fautif ou non de l'utilisateur du véhicule automatisé, ou encore le fait anormal ou normal du système d'intelligence artificielle dont il est équipé. À défaut, toute la logique de la loi s'effondrerait. Le droit à indemnisation des victimes serait alors moins favorable que celui existant en droit positif, puisque les victimes seraient contraintes de rapporter la preuve de ces divers faits susceptibles d'être à l'origine de leur dommage imputable à l'accident. Un retour en arrière, en raison d'une technologie émergente qui est censée améliorer la sécurité routière et amoindrir le risque d'accidents de la circulation, n'est pas acceptable. Un nivellement par le haut du droit à réparation du dommage corporel est attendu, non l'inverse. La victime – conductrice et non conductrice – d'un véhicule autonome impliqué dans un accident de la circulation doit rester protégée par le régime d'indemnisation que lui offre la loi du 5 juillet 1985. Dès lors que l'accident sera provoqué par le fait du système automatisé équipant le véhicule, il est évident que l'on assiste à un transfert inévitable de la charge de réparation du risque réalisé. À cet égard, une fois que l'assureur aura indemnisé la victime, celui-ci pourra agir contre les responsables du risque réalisé, c'est-à-dire contre les débiteurs finaux de la charge de réparation du risque.

§2. L'inévitable transfert de la charge de réparation du risque réalisé au stade de la contribution à la dette

540. Délimitation des hypothèses accidentelles. L'avènement des véhicules automatisés rend complexe la détermination des débiteurs d'indemnisation. La diversité de responsables potentiels d'un véhicule automatisé, dont le système de conduite serait à l'origine du dommage subi par la victime, participe d'une pluralité de régimes de responsabilités

applicables, que ce soit sur le fondement de la responsabilité administrative²³⁰⁶ ou civile délictuelle. Toutefois, il nous a semblé opportun d'analyser seulement certaines responsabilités délictuelles qui pourraient principalement être recherchées au stade de la contribution à la dette par l'assureur ayant désintéressé la victime de l'accident de la circulation.

À cet égard, deux hypothèses accidentelles où le véhicule automatisé serait impliqué et causerait un dommage à une victime seront abordées. La première est celle où la survenance de l'accident serait due à un dommage causé par le véhicule automatisé impliqué en raison d'un fait anormal. Dans cette perspective, il conviendra d'analyser les règles de responsabilité de droit commun potentiellement applicables en raison d'un fait anormal du véhicule automatisé (A). La seconde est celle de l'accident qui serait survenu en raison d'un dommage lié à l'autonomie décisionnelle du véhicule impliqué, soit en raison d'un fait normal²³⁰⁷. Il s'agira alors de déterminer la responsabilité pouvant être engagée sans référence à l'anormalité du fait générateur (B).

A. Les responsabilités du fait anormal du véhicule automatisé

541. La détermination de l'origine du dommage. Dans l'hypothèse accidentelle où le dommage est susceptible d'être causé par le véhicule automatisé, il doit être distingué deux situations dans lesquelles le dommage trouverait sa source. Dans la première, un défaut de sécurité antérieur à la mise en circulation du véhicule pourrait être la cause du dommage. Dans la seconde, en l'absence d'un tel défaut établi, le dommage pourrait résulter du fait de la voiture automatisée.

542. Généralités sur la responsabilité du fait des produits défectueux. En vertu de l'article 1245 du Code civil, « *le producteur est responsable du dommage causé par un défaut de son produit, qu'il soit ou non lié par un contrat avec la victime* ». Ce régime, issu de la

²³⁰⁶ Pour que les véhicules puissent circuler sur la voie publique de façon automatique sans intervention humaine, le réseau routier « *enrichi d'un réseau d'infrastructures numériques* » (in **GUILBOT M.**, « Le véhicule connecté », *art.cit.*, spéc. p. 15) doit permettre une communication, soit un transfert et un échange de données, fiable avec les véhicules autonomes. En ce sens : **BENSAMOUN A., LOISEAU G.**, *op.cit.*, spéc. p. 95, n° 150. L'assureur du véhicule autonome « *connecté et communicant* » (in **GUILBOT M.**, « Le véhicule connecté », *art.cit.*, spéc. p. 12), impliqué dans un accident de la circulation, pourra certainement exercer un recours subrogatoire contre la collectivité ou l'État lorsque serait établi le mauvais fonctionnement de l'infrastructure routière intelligente en charge de communiquer les données routières au véhicule connecté. En ce sens : **MONOT-FOULETIER M.**, *art.cit.*, spéc. p. 133 ; **BENSAMOUN A., LOISEAU G.**, *op.cit.*, spéc. p. 95, n° 150.

²³⁰⁷ Pour une étude approfondie de la responsabilité du fait normal : **KACZMAREK B.**, *La responsabilité pour fait normal. Étude critique sur son originalité en matière civile extracontractuelle*, 2012, Publibook, Droit & Sciences Politiques, 670p.

directive 85/374/CEE²³⁰⁸, permettrait, notamment à la victime d'un accident qui implique un véhicule automatisé, de rechercher la responsabilité du fabricant d'un produit défectueux qui serait à l'origine de son dommage. Pour qu'un tel régime puisse s'appliquer, la victime, plus particulièrement l'assureur ayant désintéressé la victime, devra démontrer que le dommage subi a été causé par un produit, au sens de l'article 1245-2 du Code civil²³⁰⁹, qui par son caractère défectueux ne lui offrait pas la sécurité à laquelle il pouvait légitimement s'attendre²³¹⁰. Si les conditions de la responsabilité sont réunies, à savoir un défaut de produit, un dommage et un lien de causalité, le fabricant du produit défectueux est donc tenu à la charge de réparation de ce dommage. Si ce dernier ne peut être identifié, la victime pourra agir contre le vendeur, le loueur ou tout autre fournisseur professionnel²³¹¹. En outre, si le dommage résulte d'un « *défaut de produit incorporé dans un autre, le producteur de la partie composante et celui qui a réalisé l'incorporation sont solidairement responsables* »²³¹². Le producteur étant entendu de celui « *qui importe un produit dans la Communauté européenne en vue d'une vente, d'une location (...) ou de toute autre forme de distribution* »²³¹³. Hormis la faute contributive de la victime²³¹⁴, le producteur dispose toutefois de la possibilité de s'exonérer de sa responsabilité lorsqu'il demeure impossible de déceler l'existence du défaut, et ce dans plusieurs situations²³¹⁵. Les grandes lignes de l'application de ce régime étant rappelées, reste dès lors à vérifier son adéquation lorsque le dommage de la victime trouve sa source dans un défaut du véhicule automatisé, ou dans l'une de ses composantes. Une grande partie de la doctrine envisage la voie de la responsabilité du fait des produits défectueux lorsque le système automatisé du véhicule impliqué dans l'accident de la circulation aurait fait l'objet d'un dysfonctionnement manifeste,

²³⁰⁸ Directive 85/374/CEE du Conseil du 25 juillet 1985 relative au rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres en matière de responsabilité des produits défectueux, JOCE L. 210 du 7 août 1985. Précisons que la France a été plusieurs fois condamnée pour non-transposition de cette directive. V. à titre d'illustrations : CJCE, 25 avr. 2002, *aff. C-52/00, Commission c./France* ; CJCE, 14 mars 2016, *aff. C-177/04, Commission c./France*.

²³⁰⁹ Conformément à cet article « *est un produit tout bien meuble, même s'il est incorporé dans un immeuble (...)* ».

²³¹⁰ Conformément à l'art. 1245-3 alinéa 1^{er} C. civ.

²³¹¹ Conformément à l'art. 1245-6 C. civ.

²³¹² Art. 1245-7 C. civ.

²³¹³ Art. 1245-5, 2^o C. civ.

²³¹⁴ Art. 1245-12 C. civ.

²³¹⁵ Conformément à l'art. 1245-10 C. civ., « *le producteur est responsable de plein droit à moins qu'il ne prouve : 1^o Qu'il n'avait pas mis le produit en circulation ; 2^o Que, compte tenu des circonstances, il y a lieu d'estimer que le défaut ayant causé le dommage n'existait pas au moment où le produit a été mis en circulation par lui ou que ce défaut est né postérieurement ; 3^o Que le produit n'a pas été destiné à la vente ou à toute autre forme de distribution ; 4^o Que l'état des connaissances scientifiques et techniques, au moment où il le produit en circulation, n'a pas permis de déceler l'existence du défaut ; 5^o Ou que le défaut est dû à la conformité du produit avec des règles impératives d'ordre législatif ou réglementaire. Le producteur de la partie composante n'est pas non plus responsable s'il établit que le défaut est imputable à la conception du produit dans lequel cette partie a été incorporée ou aux instructions données par le producteur de ce produit* ».

et serait à l'origine d'une atteinte à la personne ou à ses biens²³¹⁶. Reprenons cette proposition en vérifiant si les conditions de ce régime trouvent à s'appliquer.

543. L'identification du produit. Tout d'abord, il faut identifier un produit. Aux termes de l'article 1245-2 du Code civil, il n'y aurait pas de difficulté à qualifier le véhicule automatisé comme tel²³¹⁷, puisque celui-ci est catégorisé comme objet de droit. Néanmoins, le véhicule serait un « *produit composite* »²³¹⁸ dont le nombre de composants incorporés est particulièrement important et vient complexifier l'identification de tous les équipementiers auxquels le fabricant a fait appel pour la fabrication du véhicule automatisé²³¹⁹. Gageons que l'enregistreur de données à délégation de conduite facilite la détermination du produit incorporé qui est à l'origine du dommage et permette dès lors d'identifier le fabricant. Si l'origine du dommage trouve sa source dans un défaut du logiciel de pilotage autonome, cela ne causerait pas davantage de difficulté. En effet, si la qualification juridique d'un logiciel comme bien incorporel ne constitue pas un frein à sa détermination en tant que produit²³²⁰, celle de logiciel intelligent ne devrait pas non plus l'être²³²¹. L'analyse doit davantage se focaliser sur le fait générateur de responsabilité, à savoir le défaut du produit.

544. Le fait générateur de responsabilité : le défaut du produit. Conformément à l'article 1245-3 alinéa 1^{er} du Code civil, le producteur n'engagera sa responsabilité que si le produit « *n'offre pas la sécurité à laquelle on peut légitimement s'attendre* ». Aux termes de cet article, deux éléments sont alors à prendre en considération. Le premier est le défaut du produit, précisément le système de conduite automatisé. Quant au second, il consiste en une croyance légitime de l'utilisateur du véhicule dans la sécurité du système automatisé équipant le véhicule. Il appartient au juge d'apprécier de manière abstraite l'attente légitime de

²³¹⁶ Conformément à l'art. 1254-1 alinéa 1^{er} et 2nd. V. entre autres : **LOYER-LEMERCIER M.-J.** « Droit et assurance : risques et enjeux des véhicules autonomes », *BRDA* 2/19, n° 25, spéc. n° 29 ; **BENSAMOUN A., LOISEAU G.** (dir.), *op.cit.*, spéc. p. 94, n° 149, et p. 119, n° 211 ; **LOISEAU G.**, « La personnalité juridique des robots, une monstruosité juridique », *JCP* 2018, n° 22, p. 597 ; **TERESI L., RAKOTOVAHINY M., JAMBORT S.**, « Incidences des systèmes de conduite automatiques sur les responsabilités civiles et pénales », *JCP* 2019, doct. 83, spéc. n° 16.

²³¹⁷ En ce sens : **LOISEAU G., BOURGEOIS M.**, « Du robot en droit à un droit des robots », *art.cit.*, doct. 123, spéc. n° 13 ; **NOGUÉRO D.**, « Assurance et véhicules connectés – Regard de l'universitaire français », *art.cit.*, p. 597, spéc. p. 598.

²³¹⁸ **ANDREU L.** (dir.), *op.cit.*, spéc. p. 97, n° 02.213.

²³¹⁹ En ce sens : **ANDREU L.** (dir.), *op.cit.*, spéc. p. 97, n° 02.213.

²³²⁰ Le garde des Sceaux interrogé sur l'application de loi du 19 mai 1998 relative à la responsabilité des produits défectueux aux logiciels avait répondu dans une réponse ministérielle que le texte en question « *a vocation à englober dans la catégorie juridique des meubles à laquelle appartiennent les logiciels* » : Rép. Min., n° 15677, *JCP E.* 1998, p. 1430.

²³²¹ En ce sens : **MERABET S.**, *op.cit.*, spéc. p. 483, n° 520.

l'utilisateur en question au regard d'un utilisateur moyen que celui-ci peut avoir en la sécurité du produit, c'est-à-dire le système automatisé²³²². Aux termes de l'article 1245-3 du Code civil, le juge pourra cependant prendre en compte les circonstances de l'espèce, et « *notamment de la présentation du produit, de l'usage qui peut être raisonnablement attendu et du moment de sa mise en circulation* ». Comme l'affirme un auteur, la nature du produit et l'information transmise à son utilisateur devraient donc être pris en considération par ce standard²³²³. En l'occurrence, l'application et la détermination de ce standard impliquent d'identifier l'acceptation de la défaillance du système d'intelligence artificielle²³²⁴. La seule survenance du dommage provoqué par le système d'intelligence artificielle équipant le véhicule ne suffit pas à caractériser une défaillance. Il faut que soit constatée l'anormalité du comportement du système automatisé équipant le véhicule. Comme précédemment analysé, une faute peut être à l'origine de cette anormalité. Celle-ci peut exister au stade de la conception du système, donnant lieu à un dommage ultérieur lors de la phase d'utilisation du véhicule autonome. Cette faute pourrait en elle-même affecter soit la composante matérielle de l'intelligence artificielle, soit la composante logicielle de l'intelligence artificielle, et incidemment être à l'origine de la défaillance du produit.

Aussi « *puisque'il n'existe pas d'identité entre la dangerosité de la chose et sa défectuosité, ce n'est pas la seule nature de la chose qui emporte la responsabilité, mais un comportement anormal portant à la fois sur la conception du produit et dans l'information transmise à l'utilisateur* »²³²⁵. Comme précédemment affirmé, le conducteur doit en amont, et durant le trajet, être informé de l'utilisation du système automatisé. D'aucuns affirment que « *les questions liées à la connaissance du système par le conducteur, son information en temps réel et sa capacité à correctement l'interpréter pour garantir la sécurité des autres usagers de la route deviennent tout à fait centrales* »²³²⁶. À défaut d'information sur les conditions d'utilisation d'un véhicule à conduite déléguée ayant engendré un défaut de sécurité, l'utilisateur pourrait engager la responsabilité du fabricant²³²⁷. Mais il n'empêche que la défaillance du véhicule automatisé restera l'élément qui est au cœur de la détermination engageant sa responsabilité. Et il s'agit d'une défaillance dont la preuve devra être rapportée par le demandeur.

²³²² MERABET S., *op.cit.*, spéc. p. 483, n° 520.

²³²³ MERABET S., *op.cit.*, spéc. p. 483, n° 520.

²³²⁴ *Ibid.*

²³²⁵ MERABET S., *op.cit.*, spéc. p. 483, n° 521.

²³²⁶ TERESI L., RAKOTOVAHINY M.-A., « Enjeux juridiques liés à l'information et la formation des conducteurs des véhicules à délégation de conduite », CCE 2020, étude 8.

²³²⁷ *Ibid.*

545. La preuve du défaut de sécurité. Qu'il s'agisse d'un défaut de fabrication, d'un défaut de conception ou d'un défaut caractérisé par un manque d'information sur les risques inhérents au produit, la preuve du défaut de sécurité d'un véhicule automatisé sera difficile à rapporter. Plus le degré d'autonomie du système de conduite du véhicule sera élevé, plus il sera difficile d'identifier la défaillance et donc le véritable responsable et débiteur de l'indemnisation. L'enregistreur de données devrait faciliter la démonstration du défaut de sécurité du véhicule automatisé, puisque la collecte et le traitement des données d'état de délégation de conduite permettront certainement de déterminer l'origine du défaut. Cela permettra probablement d'engager la responsabilité objective du producteur en cas d'absence de sécurité attendue du véhicule autonome. Pour que cette responsabilité puisse en outre être engagée encore plus facilement, certains auteurs proposent de reconnaître une présomption de défectuosité²³²⁸. Cette présomption existerait dans l'intérêt des victimes d'accidents de la circulation dans lequel serait impliqué un véhicule automatisé. Une telle présomption de défectuosité pourrait être mobilisée « *dès lors que les circonstances de l'accident ne font apparaître aucun facteur humain, environnemental ou technique pouvant expliquer sa survenance* »²³²⁹. Dans cette perspective, le fabricant pourrait s'exonérer de sa responsabilité en rapportant la preuve d'une absence de défectuosité²³³⁰.

En somme, l'avènement des voitures autonomes laisse penser que c'est la responsabilité du fabricant qui sera souvent recherchée en premier lieu, précisément lorsque le système de conduite automobile dysfonctionnera en raison d'un défaut de fabrication, d'un défaut de conception ou d'un défaut caractérisé par un manque d'information sur les risques inhérents au produit. En revanche, en l'absence d'un tel défaut, l'assureur ayant indemnisé la victime pourrait rechercher la responsabilité d'un potentiel gardien sur le fondement de la responsabilité du fait des choses que l'on sous a sa garde.

546. L'application de la responsabilité du fait des choses. En l'absence d'un défaut avéré du système de conduite automatisé du véhicule, les règles de la responsabilité du fait des choses pourraient s'appliquer. Si les conditions de chose et de fait de la chose ne posent pas de difficulté particulière, il en sera différemment de la notion de garde de la chose. L'avènement des véhicules automatisés prive de sens la notion de garde que le droit commun définit

²³²⁸ En ce sens : ANDREU L. (dir.), *op.cit.*, spéc. p. 107, n° 02.253.

²³²⁹ *Ibid.*

²³³⁰ *Ibid.*

communément comme le pouvoir d'usage, de direction et de contrôle de la chose²³³¹. En cas d'accident de la circulation ne résultant pas de la défaillance du système automatisé du véhicule, mais trouvant sa source par exemple dans une interaction impropre du système avec son environnement de conduite ou d'autres voitures²³³², il faut alors se détacher de l'approche traditionnelle de la notion de garde, afin que la victime puisse agir contre le gardien potentiel du véhicule autonome impliqué dans l'accident. Pour ce faire, certains auteurs proposent de faire renaître la fameuse distinction des notions de garde de la structure et de celle de comportement²³³³.

547. La distinction de la garde de structure et de celle de comportement. Cette distinction, proposée originellement en 1946²³³⁴, n'a semble-t-il jamais été officiellement abandonnée par la Cour de cassation, mais a seulement cessé d'être mise en œuvre. Selon cette distinction, la présomption de garde qui pèse d'ordinaire sur le propriétaire de la chose vise en réalité la garde de comportement. Tandis que le fabricant de la chose demeure gardien de la structure, et ce même après la vente de cette chose. Comme l'affirme Monsieur le Professeur Philippe Le Tourneau, l'idée de cette distinction « *est loin d'être sotte, [car], il conviendrait de rechercher, dans chaque espèce, qui avait réellement la maîtrise de la chose, c'est-à-dire la capacité effective d'en déceler les vices et d'en prévenir le danger* »²³³⁵. Dans cette perspective, si l'on convient que l'objectif serait d'engager la responsabilité du fabricant, considéré comme le gardien de la structure du véhicule automatisé, cette distinction a été pensée pour que soit imputée au gardien de la structure une responsabilité en cas de dommage résultant d'un vice ou d'une caractéristique normale de la chose²³³⁶.

Or, dans l'hypothèse où l'accident de la circulation ne résulterait pas de la défaillance du système automatisé du véhicule, mais trouverait en revanche sa source dans une interaction impropre du système avec son environnement de conduite, il semble qu'il faille davantage

²³³¹ En ce sens : **BORGHETTI J.-S.**, « L'accident généré par l'intelligence artificielle autonome », *art.cit.*, spéc. p. 25.

²³³² En ce sens : **TERESI L., RAKOTOVAHINY M., JAMBORT S.**, « Incidences des systèmes de conduite automatiques sur les responsabilités civiles et pénales », *JCP* 2019, doct. 83, spéc. n° 16.

²³³³ V. entre autres : **LOISEAU G., BOURGEOIS M.**, « Du robot en droit à un droit des robots », *art.cit.*, doct. 1231, spéc. n° 13.

²³³⁴ Cette distinction a été proposée par Monsieur Bertold Goldman dans sa thèse de doctorat : **GOLDMAN B.**, *La détermination du gardien responsable du fait des choses inanimées*, 1946, thèse soutenue à l'Université de Lyon, 244 p.

²³³⁵ **LE TOURNEAU PH.** (dir.), *Droit de la responsabilité et des contrats. Régimes d'indemnisation*, *op.cit.*, spéc. p. 927, n° 2221.221.

²³³⁶ En ce sens : **VINEY G., JOURDAIN P.** (dir. GHESTIN J.), *Traité de droit civil. Les conditions de la responsabilité*, *op.cit.*, spéc. p. 752, n° 694.

rechercher la responsabilité d'une autre personne que celle du fabricant. En effet, s'il paraît logique que le fabricant soit responsable d'un défaut de sécurité du système de conduite automatisé du véhicule impliqué dans l'accident, sa responsabilité ne saurait se justifier que si ce défaut est antérieur à la mise en circulation du véhicule. Or, lorsqu'il est fait référence à un vice inhérent, ou à une caractéristique normale à l'origine du dommage, comme condition d'imputabilité de la responsabilité au gardien de la structure, il semble qu'il faille davantage axer le raisonnement sur la détermination d'un défaut qui aurait eu lieu dans la programmation du système, et qui se révélerait après la mise en circulation du véhicule automatisé. Dans cette perspective, la garde de la structure du véhicule automatisé devrait être appréhendée autrement. Seule la personne étant au premier rang de la création du système devrait être considérée comme gardienne de la structure, et ainsi comme débitrice de l'indemnisation du dommage subi par la victime au stade de la contribution à la dette.

548. Bilan. Il convient d'admettre qu'en cas de défaut de sécurité du véhicule automatisé, le fabricant devrait être perçu comme responsable, et incidemment un débiteur de la charge finale de la dette d'indemnisation. À ce titre, compte tenu de cette réalité, le législateur de demain devrait songer à instituer une obligation d'assurance en la matière, afin que la créance de l'assureur automobile ayant désintéressé la victime soit garantie²³³⁷. Cependant, la situation sera certainement d'autant plus complexe lorsque le dommage subi par la victime accidentée résultera non plus d'un fait anormal du système de conduite, mais d'un fait normal du véhicule autonome, dont la capacité de décision est suffisante pour s'émanciper sans autre mesure de sa programmation initiale. La victime demeure titulaire d'un droit à une réparation irréductible de son dommage corporel dans cette hypothèse accidentelle, dès lors qu'elle n'aurait commis aucune faute intentionnelle ou inexcusable cause exclusive de l'accident. Toujours est-il qu'il reste encore à identifier le responsable du fait normal du véhicule autonome ayant provoqué un dommage à la victime qui en demande réparation.

B. La détermination de la responsabilité du fait anormal du véhicule automatisé

549. Explications techniques préalables. Compte tenu de la complexité de la technologie robotique, il convient tout d'abord de définir ce qu'il faut entendre par intelligence

²³³⁷ En ce sens : ANDREU L. (dir.), *op.cit.*, spéc. p. 108, n° 02.253.

artificielle. Celle-ci « *s'appuie sur un ensemble de programmes informatiques ou logiciels (...). Ces programmes s'exécutent grâce à des processeurs dotés de mémoires. Il s'agit de traiter des données mémorisées à l'avance et celles issues en permanence des capteurs internes et externes, afin de les transformer en ordres adéquats envoyés aux actionneurs. Ces programmes sont la traduction informatique d'algorithmes de commande/contrôle qui modélisent les comportements possibles ou souhaités du robot via des raisonnements logiques et des stratégies ou tactiques* »²³³⁸. Aux termes de cette définition, il apparaît que ce sont les algorithmes rédigés par le concepteur du logiciel qui sont au final à la source du fonctionnement du système d'intelligence artificielle. Deux types d'algorithmes existent, « déterministes » et « d'apprentissage ». Lorsqu'il est fait référence à l'autonomie décisionnelle du véhicule, le concepteur rédige des algorithmes « non déterministes » qui disposent dans leur fonctionnement d'une certaine marge d'autonomie²³³⁹. Ainsi, « *le programmeur connaît les critères mis en œuvre par le logiciel, car il les a lui-même arrêtés, [mais] il ne dispose pas de certitudes sur la manière dont ceux-ci vont être articulés. Cette première incertitude entraîne ensuite une seconde qui tient au résultat du fonctionnement de l'algorithme. Parce que l'on ne maîtrise pas entièrement le processus au terme duquel l'algorithme opère un choix, l'on ne saurait prédire celui-ci avec certitude* »²³⁴⁰. Ainsi, l'élaboration de l'algorithme, permettant au logiciel de suivre les instructions qu'il devra exécuter, est donc plus ou moins maîtrisée par son créateur lorsque ce dernier opte pour la confection d'un algorithme non déterministe. Plus l'intelligence artificielle du système sera perfectionnée, plus le système sera apte à effectuer des choix. Ceux-ci seront tout d'abord libres, car non déterminés totalement dans la programmation du logiciel. Ceux-ci seront ensuite autonomes, dès lors qu'ils ne sont pas l'expression même du choix du concepteur ou de l'utilisateur. Enfin, ces choix seront incertains puisqu'ils ne peuvent être anticipés avec certitude²³⁴¹. Dans le cadre de notre étude, seul nous intéresse le cas où le concepteur opte plus particulièrement pour des algorithmes non déterministes d'apprentissage qui « *progressent par corrélations et par inductions* »²³⁴², participant alors d'une certaine autonomie décisionnelle du système d'intelligence artificielle équipant le véhicule. Dans le jargon du domaine robotique, c'est ce que l'on nomme le « *machine learning* ».

²³³⁸ NEVEJANS N., *op.cit.*, spéc. pp.124-125, n° 115.

²³³⁹ En ce sens : MERABET S., *op.cit.*, spéc. p. 96, n° 80.

²³⁴⁰ *Ibid.*

²³⁴¹ *Ibid.*

²³⁴² GODEFROY L. « Les algorithmes : quel statut juridique pour quelles responsabilités ? », CCE 2017, n° 11, étude 18, spéc. n° 16.

550. Le « *machine learning* ». Le « *machine learning* » consiste à doter « *les machines d'une capacité à construire elle-même des connaissances et à les utiliser pour se reconfigurer en réécrivant leurs programmes* »²³⁴³. Dans cette perspective, le système d'intelligence artificielle du véhicule serait ainsi à même de prendre certaines décisions sur la base d'instructions programmées, mais non figées²³⁴⁴. Le système serait ainsi en capacité de s'émanciper, dans une certaine mesure, des instructions imposées préalablement par le concepteur puisque les algorithmes d'apprentissage génèrent des règles évolutives²³⁴⁵. Le système autonome pourrait ainsi être capable de prendre des décisions en exploitant ce que l'on nomme des algorithmes d'apprentissage « par renforcement », de sorte de permettre au système « *d'apprendre, à partir d'expériences, ce qu'il convient de faire dans différentes situations* »²³⁴⁶. Dans ce contexte, l'autonomie de l'intelligence artificielle d'un véhicule totalement automatisé et la diversité de ses interactions avec son environnement de conduite rendent alors impossible toute anticipation ou prévision du comportement que le véhicule serait susceptible d'adopter sur les routes. En cas d'accident de la circulation, il pourrait alors être possible d'appréhender le fait à l'origine du dommage de la victime comme un fait en réalité normal provoqué par la décision autonome du véhicule basée sur des algorithmes spécifiques.

551. Le dommage lié à l'autonomie décisionnelle du véhicule impliqué : un fait normal. Le véhicule totalement automatisé intégrant un algorithme qui fonctionne « *en se conceptualisant lui-même ses propres règles au moyen d'une technique d'apprentissage* »²³⁴⁷ pourrait à l'avenir être impliqué dans un accident de la circulation, et incidemment être à l'origine d'un dommage subi par la victime. L'imputation de ce dommage résultant de l'accident de la circulation serait en effet complexe à déterminer lorsque son origine résulte de l'autonomie décisionnelle du véhicule intelligent, et plus précisément lorsqu'il fait l'objet d'un apprentissage²³⁴⁸. Comme l'affirme un auteur, « *comment imputer un tel dommage à un fait personnel sachant que l'objet technique a été conditionné pour s'instruire et que le dommage*

²³⁴³ GANASCIA J.-G., *Le mythe de la singularité. Faut-il craindre l'intelligence artificielle ?* 2017, Le Seuil, 144 p., spéc. p. 47.

²³⁴⁴ En ce sens : GODEFROY L. *art.cit.*, spéc. n° 16.

²³⁴⁵ *Ibid.*

²³⁴⁶ PERRIN J., « Voitures autonomes : responsabilité, droit et éthique », in STROWEL A., LAZARO CH. (dir.), *Des véhicules autonomes à l'intelligence artificielle. Droit, politique et éthique*, 2020, Larcier, UC Louvain, CRIDES, pp. 25-46, spéc. p. 34. *Adde* : NEVEJANS N., *op.cit.*, spéc. p. 125, n° 116.

²³⁴⁷ GODEFROY L. *art.cit.*, spéc. n° 16.

²³⁴⁸ Il nous a semblé davantage opportun d'analyser à ce stade de l'étude cette dernière condition permettant, selon Madame Nathalie Nevejans, de qualifier juridiquement une machine de robot.

a été causé par une aptitude qu'il n'avait pas au moment de sa mise en circulation et qu'il a acquise en interaction avec son environnement ? »²³⁴⁹. Dans ce type de situation, le dommage subi par la victime ne résulte d'aucune faute, ni d'aucun dysfonctionnement ou défaut du système de conduite automatisé. Il s'agirait en réalité d'un fait normal de l'intelligence artificielle²³⁵⁰. Dès lors que le dommage est l'effet de la propre décision autonome du véhicule intelligent, et qu'aucune personne n'a par conséquent le pouvoir de contrôler de manière dynamique la conduite du véhicule ou le pouvoir de le diriger au moment de la réalisation du dommage, à qui pourrait-on imputer un tel fait normal à l'origine du dommage subi par la victime ?

552. À la recherche d'un responsable du fait normal du véhicule intelligent.

Certains auteurs avancent l'idée que serait justifiée la mise en place d'une responsabilité objective du fait de l'autonomie décisionnelle d'un robot, ici du véhicule intelligent. D'aucuns affirment que le fait générateur de cette responsabilité pourrait résider dans une présomption de défaut dans la programmation de l'algorithme. Ce défaut présumé « *serait caractérisé en présence d'un dommage lié au fonctionnement de l'algorithme d'apprentissage aux répercussions négatives non maîtrisées* ». Cela emporterait pour effet de retenir la responsabilité de plein droit du concepteur²³⁵¹. Cette présomption serait une présomption simple. Celle-ci pourrait être renversée par le concepteur s'il est établi que le dommage subi par la victime résulte d'un « aléa technologique » qu'il n'était pas en mesure de prévenir en raison des connaissances existantes au jour du dommage²³⁵². Afin que l'évènement accidentel ne se reproduise pas, le concepteur « *chargé de veiller au suivi et à la maintenance du système, serait tenu d'intervenir sur le code de l'algorithme pour réajuster la programmation et la technique d'apprentissage* »²³⁵³. Cette proposition est en soi attrayante. En effet, les victimes d'accidents de la circulation, ou plutôt leurs assureurs, n'auraient pas à pâtir de la difficulté d'établir les conditions d'engagement d'une responsabilité pour imputer le dommage au concepteur responsable, débiteur de la dette finale d'indemnisation. Toutefois, cette proposition se fonde sur le critère de défaut de conception de l'intelligence. Or, il est davantage question d'un fonctionnement normal de l'intelligence ayant causé un dommage qui relève « *d'un aléa*

²³⁴⁹ GODEFROY L., *art.cit.*, spéc n° 16.

²³⁵⁰ En ce sens : MERABET S., *op.cit.*, spéc. p. 272, n° 289 s.

²³⁵¹ GODEFROY L. *art.cit.*, spéc. n° 25.

²³⁵² *Ibid.*

²³⁵³ *Ibid.*

propre à la technologie »²³⁵⁴, plutôt que d'un défaut dans la programmation de l'algorithme non déterministe. Le comportement de ce système d'intelligence artificielle s'analyse en un fait normal dès lors qu'il n'a pas pu être évité ni anticipé. C'est donc uniquement la capacité décisionnelle du système équipant le véhicule intelligent qui doit être appréhendée, et non un défaut de conception puisqu'en l'occurrence, ce dernier ne peut être caractérisé. À cet égard, il paraît donc difficile de retenir une quelconque responsabilité du concepteur. À moins qu'une telle responsabilité puisse se fonder sur un autre critère d'imputabilité de la responsabilité. Dès lors, il convient de déterminer la responsabilité qui pourrait être retenue *de lege feranda*.

553. Proposition. Les régimes de responsabilité pour faute et sans faute existant en droit français ne paraissent pas adaptés lorsqu'une responsabilité pour fait normal devrait s'appliquer, comme en l'espèce²³⁵⁵. La responsabilité de l'intelligence artificielle se distingue de celle des personnes²³⁵⁶. La responsabilité pour fait normal du système d'intelligence artificielle permettrait « *de sanctionner un fait qui aurait été qualifié d'anormal s'il avait été accompli par une personne ou provoqué par une chose ordinaire* »²³⁵⁷.

Le système d'intelligence artificielle n'est pas un système autonome indépendant de toute programmation humaine. Celle-ci est le fruit d'un travail spécifique de l'homme. Son fonctionnement dépendra nécessairement des choix qui auront été opérés en amont par les personnes qui l'ont créée. Le concepteur étant la première personne de tout ce processus créateur qui opte pour que soit conférée une autonomie décisionnelle élevée au système d'intelligence artificielle, cela signifie *a priori* qu'il a accepté le degré d'incertitude du fonctionnement du système et le fait qu'il n'est en fin de compte pas possible, dans une certaine mesure, de prévenir ou d'anticiper son comportement. Comme l'affirme un auteur, l'autonomie ne doit pas se confondre avec l'indépendance. On parle uniquement d'autonomie du véhicule dès lors que le logiciel sur lequel va se baser le système d'intelligence artificielle ne peut évoluer qu'à la condition que son programmeur lui offre une telle possibilité²³⁵⁸. Le non déterminisme

²³⁵⁴ *Ibid.*, spéc. p. 486, n° 524. L'auteur envisage cet aléa sous l'angle de l'aléa thérapeutique. Cette analyse est particulièrement intéressante puisqu'elle permet de cerner comment le droit envisage la réparation du dommage subi par la victime. En pareille hypothèse, la responsabilité du médecin n'est pas retenue en raison du caractère aléatoire du fait à l'origine du dommage, lequel ne trouve donc sa source ni dans une faute ni dans un fait anormal. Mais le législateur ne laisse pas pour autant la victime sans indemnisation. Conformément à la loi n° 2002-303 du 4 mars 2002, *relative aux droits des malades et à la qualité du système de santé*, JORF du 5 mars 2002, texte n°1, l'indemnisation de la victime relève de la solidarité nationale.

²³⁵⁵ En ce sens : KACZMAREK B., *La responsabilité pour fait normal. Étude critique sur son originalité en matière civile extracontractuelle*, 2012, Publibook, Droit & Sciences Politiques, 670 p.

²³⁵⁶ En ce sens : MERABET S., *op.cit.*, spéc. p. 489, n° 525.

²³⁵⁷ *Ibid.*

²³⁵⁸ *Ibid.*, spéc. p. 112, n° 110.

des algorithmes d'apprentissages ne signifie donc pas une totale émancipation de la programmation choisie par le concepteur²³⁵⁹.

Dès lors, vouloir retenir la responsabilité du concepteur est en soi une proposition qui se justifierait parfaitement s'il est fait abstraction du critère du défaut dans la programmation. Le critère qui pourrait justifier l'imputation de sa responsabilité serait le critère du risque créé par le concepteur. C'est en effet cette personne qui est à l'initiative de la programmation de nombreux choix qui influenceront nécessairement sur le fonctionnement à venir, ainsi que sur la prise de décision du système informatique dont est doté le véhicule. Le fait générateur de cette responsabilité objective pourrait résider dans une présomption de mauvais choix dans la programmation.

554. Bilan du paragraphe second. Il est évident qu'une diversité de responsable et qu'une pluralité de régimes de responsabilité pourront s'appliquer lorsqu'un véhicule automatisé, voire autonome, sera impliqué dans un accident de la circulation. Mais nous pensons que le fabricant et le concepteur sont des responsables indéniables en pareille hypothèse. Que le dommage corporel subi par la victime trouve sa source dans un défaut de sécurité du véhicule intégrant un système d'intelligence artificielle, ou dans un choix et une élaboration erronée dans la programmation de ce système, la détermination des responsables en pareil cas sera certainement facilitée par l'enregistreur de données à délégation de conduite, dont l'accès est autorisé aux assureurs aux fins d'indemnisation des victimes. À ce titre, compte tenu de cette réalité, le législateur de demain devrait songer à instituer une obligation d'assurance à l'égard des fabricants de véhicules autonomes voire des concepteurs, afin que la créance de l'assureur automobile ayant désintéressé la victime soit garantie.

555. Avant-propos conclusifs de la deuxième section. En définitive, l'étude a permis de démontrer que le risque réalisé impliquant un véhicule hautement et totalement automatisé pourrait être imputable à l'utilisateur du véhicule dès lors qu'il en est le propriétaire. À défaut de revêtir une telle qualité, le propriétaire non utilisateur du véhicule pourrait être considéré comme débiteur d'indemnisation. Une telle démarche serait davantage justifiée puisque c'est le propriétaire du véhicule qui nous semble le plus à même de souscrire l'obligation d'assurance automobile. Cet assuré serait alors considéré comme débiteur de l'indemnisation au stade de l'obligation à la dette en vertu de l'article 2 de la loi du 5 juillet

²³⁵⁹ En ce sens : **SIMONDON G.**, *Du mode d'existence des objets techniques. Nouvelle édition revue et corrigée*, 2012, Aubier, 367 p., spéc. p. 11.

1985. En pareil cas, il convient d'admettre que le transfert de la charge de réparation du risque réalisé au stade de l'obligation à la dette ne serait qu'illusoire puisqu'une telle configuration est déjà celle du droit positif. Ce faisant, il devra néanmoins s'opérer un changement rédactionnel de cet article afin de prendre en compte ces changements notionnels proposés. En outre, il a également pu être observé, par une analyse succincte, que l'assureur, disposant d'un recours subrogatoire contre le responsable du système d'intelligence artificielle du véhicule ayant provoqué l'accident, se trouve en réalité confronté à une pluralité de débiteurs de la charge finale de la réparation du dommage subi par la victime. Le fabricant du véhicule automatisé ainsi que le concepteur à l'origine de la programmation du système de délégation de conduite autonome seraient sans doute les principaux responsables de l'accident impliquant ce type de véhicule. La charge de la réparation du risque leur serait ainsi transférée au stade de la contribution à la dette en raison d'un fait anormal ou normal du véhicule impliqué dans l'accident. Si notre étude a porté principalement sur ces deux responsables potentiels, il ne faut pas omettre toutes autres responsabilités qui pourraient à l'avenir s'appliquer eu égard à la complexité de la technologie connectée, autonomisée et autonome du véhicule en cause. L'enregistreur de données à délégation de conduite sera certainement un véritable atout pour identifier les responsables de l'accident de la circulation au stade de la contribution à la dette, et ce sur divers fondements de responsabilité existants.

CONCLUSION DU CHAPITRE 2

556. Vers une stricte égalité de traitement de toutes les victimes d'accidents corporels de la circulation. L'approche entreprise à l'égard d'une égalité de traitement des victimes d'accidents corporels s'est révélée délicate quant à sa mise en œuvre. L'avènement des véhicules hautement automatisés, mais surtout autonomes, dérègle dans une certaine mesure les règles issues de la loi du 5 juillet 1985.

Dans un premier temps, il a pu être observé que la création du risque d'accident n'est plus imputable au conducteur victime d'un accident corporel au sens de ladite loi. Cette qualité lui est nécessairement déniée car le système d'intelligence artificielle du véhicule se dispense de son intervention humaine dans le contrôle dynamique du véhicule. Ce faisant, l'inégalité de traitement que la loi Badinter opère entre les deux catégories de victimes d'accidents corporels de la circulation n'a plus lieu d'être. L'esprit de ce texte était animé par un souci de justice sociale qui tendait à rétablir l'équilibre entre une victime vulnérable par situation et un automobiliste créateur de risques par nature. À cette fin, la loi de 1985 a pris en compte la distinction entre ceux qui créent le risque majeur de la circulation et ceux qui subissent le risque ainsi créé. Or, avec l'avènement des voitures dotées d'une autonomie élevée, voire complète, la personne occupant le véhicule, qualifié de passager ou d'utilisateur, n'est plus la créatrice du risque d'accident.

La création de ce risque est dorénavant déferée au véhicule doté d'un système d'intelligence artificielle, qui par son action de circuler génère le risque d'accident à l'égard de tous les usagers de route. Dès lors, puisque l'utilisateur à bord du véhicule n'a plus aucun moyen de le contrôler, cette personne intègre alors logiquement la catégorie des victimes vulnérables exposées au risque de la circulation. Ce faisant, le sort de la victime utilisatrice du véhicule s'aligne nécessairement et logiquement sur celui des victimes non-conductrices, qualifiées dans l'étude de victimes non-utilisatrices du véhicule. La règle formulée à l'article 4 de la loi Badinter fondée sur une logique de peine civile devrait ainsi être supprimée tant elle est privée de sens dans ce type de situation. Il conviendrait seulement d'admettre la règle actuellement inscrite à l'article 3 de la loi de 1985 de l'opposabilité de la faute inexcusable cause exclusive de l'accident, ainsi que l'opposabilité de la faute intentionnelle à l'utilisateur du véhicule. Dans cette perspective, la victime utilisatrice serait titulaire d'un droit à une réparation irréductible du dommage corporel au même titre que la victime non conductrice actuelle. Les modalités de

leur régime d'indemnisation d'atteinte à la personne seraient ainsi similaires et leur traitement unifié.

En outre, bien que la création du risque d'accident soit imputable au véhicule autonome, la définition juridique de ce véhicule ainsi que sa qualification d'objet de droit font obstacle à ce que lui soit reconnue une personnalité juridique. Source d'un véritable débat doctrinal, il convient de rejeter toute idée de personnification du véhicule autonome. Dans le même temps, doit aussi être rejetée la proposition de créer une responsabilité personnelle de ce véhicule, et incidemment une responsabilité du fait d'autrui. Pouvons-nous uniquement consentir à percevoir le véhicule comme créateur de risque d'accident, mais non comme responsable et débiteur de la charge de réparation du risque réalisé envers la victime. L'étude a en effet révélé que s'opère un transfert de la charge de réparation de ce risque, uniquement vers des responsables humains.

Dans un second temps, la démarche entreprise a ainsi permis de constater qu'un tel transfert pouvait tout d'abord être qualifié d'illusoire au stade de l'obligation à la dette. L'identification des responsables du véhicule autonome impliqué dans l'accident, soit les débiteurs de l'indemnisation des victimes au sens de l'article 2 de la loi Badinter, est plus facile qu'elle n'y paraît. Le critère du risque-profit ainsi que la logique assurantielle sur laquelle repose incontestablement le régime d'indemnisation des victimes d'accidents corporels de la circulation permettraient d'imputer la responsabilité du dommage subi par ces victimes à deux personnes potentielles. La première serait l'utilisatrice du véhicule titulaire d'un droit de propriété sur ce dernier. Celle-ci retire nécessairement un profit de l'activité de conduite qui fait courir un risque d'accident à autrui et sera le plus souvent propriétaire du véhicule qu'elle utilise. À défaut, il pourrait être imputé la responsabilité du dommage subi par la victime à la personne propriétaire mais non utilisatrice du véhicule au moment de son implication dans l'accident. La notion de propriétaire figure de manière implicite derrière la notion de gardien inscrite à l'article 2 de la loi Badinter. Convierait-il de la substituer à celle de gardien dans un souci de clarté et de lisibilité de la loi. À cet égard, bien qu'il fût apprécié que la loi de 1985 est applicable aux accidents impliquant un véhicule hautement automatisé ou autonome, la loi devra néanmoins faire l'objet d'une adaptation rédactionnelle.

En outre, au stade de la contribution à la dette, la complexité de la technologie des véhicules autonomes complique l'identification des futurs responsables. À travers une analyse succincte des responsabilités pouvant être engagées, l'étude a permis de démontrer que le fabricant du véhicule autonome et le concepteur du système d'intelligence artificielle paraissent être les personnes les mieux à même de répondre de la dette finale de réparation de

la victime de l'accident de la circulation. Ces personnes semblent en effet les plus impliquées dans le processus de création du véhicule autonome, et notamment dans la création de la capacité opérationnelle et décisionnelle dévolue au véhicule. Il apparaît logique que ces personnes répondent ainsi d'un fait anormal ou d'un fait normal du véhicule qui aurait causé un accident. À cet égard, les régimes tant du fait des produits défectueux que du fait des choses pourraient s'appliquer. S'il est établi que ces deux personnes ne sont pas responsables du fait à l'origine du dommage, d'autres responsables pourront évidemment être recherchés. Les assureurs n'auront visiblement pas de difficulté à établir l'origine causale du dommage ou encore l'identification du responsable grâce à l'usage de l'enregistrement de données à délégation de conduite.

Enfin, un point spécifique n'a pu être développé dans notre étude car il apparaissait en dehors de notre champ de recherche. Mais il convient de consacrer quelques lignes à l'égard de l'éthique relative aux véhicules autonomes, tant son importance est considérable. Le législateur de demain va devoir être particulièrement méticuleux quant au domaine de responsabilité civile applicable. Les victimes d'accidents de la circulation ne sauraient en effet pâtir de cette évolution technologique. Le législateur devra dès lors nécessairement établir un cadre éthique des véhicules autonomes. Comme l'affirme un auteur, « *le droit civil est encore aujourd'hui le lieu des valeurs éthiques fondamentales. La législation civile illustre particulièrement cet aspect car elle est profondément marquée par une philosophie du juste* »²³⁶⁰. L'éthique d'un véhicule autonome est un véritable problème. Dépourvue de discernement et de conscience, la voiture intelligente va nécessairement être confrontée à des situations accidentelles sans issue possible pour les futures victimes de la route. C'est ce que l'on nomme le dilemme moral. Il serait question de programmer la voiture autonome afin que celle-ci sélectionne en amont les potentielles victimes qui devraient être épargnées, ou à l'inverse sacrifiées en cas d'accident inévitable. Cette sélection basée sur des critères d'identification de l'état de la personne, tels que l'âge, la santé, le statut social *etc.* est inconcevable tant elle contraire aux droits fondamentaux. Il ne peut être envisagé d'établir une telle discrimination basée sur le prix de la valeur humaine. Plus encore, il y aurait là une « *négation de l'humain non pas nécessairement là où il y a atteinte à la vie, mais là où, sous une forme ou une autre, il y a atteinte à ce que l'on appelle, d'un mot grave et profond, la dignité humaine* »²³⁶¹.

²³⁶⁰ ROUVIÈRE F., « Qu'est-ce que le droit civil aujourd'hui ? », *RTD civ.* 2020, p. 538.

²³⁶¹ LADRIÈRE J., « L'éthique et les intérêts collectifs », in X^{ème} journées d'études juridiques Jean DADIN, 1982, Bruylant, Bruxelles, spéc. p. 115.

CONCLUSION DU TITRE 2

557. Vers un traitement unifié des victimes d'accidents corporels. L'évolution progressive du droit à réparation du dommage corporel des victimes conductrices d'accidents impliquant un véhicule automatisé est manifeste. Le progrès technologique relatif aux véhicules imposera naturellement au législateur de demain un remaniement du régime d'indemnisation des victimes conductrices.

L'esquisse d'une mutation du droit à indemnisation des victimes conductrices est tout d'abord visible du fait de l'avènement des véhicules partiellement automatisés. L'étude a démontré que la détermination des rôles respectifs de l'homme et du système automatisé équipant le véhicule était incontournable pour constater l'évolution quelque peu perceptible du régime d'indemnisation des victimes conductrices. Celles-ci sont confrontées à de nouvelles difficultés dans l'exercice de l'activité de conduite. La délégation de la conduite au système s'avère particulièrement complexe. Si son existence permet au conducteur de le décharger pour un temps de cette activité, son emploi est source de complication dans l'exercice de l'activité de conduite du conducteur. Tenu d'un devoir de prudence et de vigilance, le conducteur doit être apte à reprendre manuellement le contrôle dynamique du véhicule lorsque le système en émet la demande. Certains facteurs peuvent pourtant l'en empêcher. Ce qui complique la détermination du *quantum* du droit à indemnisation de la victime conductrice. Le problème de l'intervalle de conduite entre le l'homme et le système automatisé du véhicule est source d'incertitude quant aux fautes qui pourront être opposables au conducteur victime afin de limiter, voire d'exclure l'indemnisation à laquelle il a le droit sur le fondement de la loi du 5 juillet 1985. Il pourrait tantôt lui être reproché une faute d'abstention en cas de reprise tardive ou en cas de non reprise du contrôle dynamique du véhicule lorsqu'il était tenu de le faire. Tantôt lui être reproché une faute d'intervention d'une part inopinée volontaire ou involontaire, voire d'autre part insuffisante dès lors qu'il n'aurait pas repris correctement en main le contrôle du véhicule. Il appartiendra au législateur de demain de décider si ces fautes revêtent une telle nature, et plus encore de déterminer si ces fautes de conduite ou de comportement doivent être appréhendées comme des fautes simples ou inexcusables au sens de la loi du 5 juillet 1985.

Au regard de notre étude, il conviendrait d'opter pour une nouvelle rédaction des dispositions relatives au régime d'indemnisation de la victime conductrice. Deux hypothèses sont alors envisageables. Soit on considère que ces fautes commises par le conducteur victime sont des fautes simples. Dans cette perspective, il pourrait être ajouté au sein de l'article 4 de la

loi Badinter un alinéa ainsi formulé : « *en cas de délégation de conduite à un véhicule partiellement automatisé, l'intervention ou l'absence d'intervention fautive du conducteur a pour effet de limiter ou d'exclure l'indemnisation des dommages qu'il a subis* ». L'ajout de cet alinéa appelle néanmoins plusieurs remarques. Il participe du maintien d'une faute simple opposable à la victime conductrice afin que soit limitée ou exclue son indemnisation. Or, la nature d'une telle faute ne devrait plus à l'avenir être prise en compte. Son existence est source d'une inégalité de traitement entre les victimes d'accidents corporels de la circulation, car au cœur de la différence de leurs régimes d'indemnisation.

Partant, dans l'attente d'une réforme de la loi du 5 juillet 1985, il pourrait être envisagé de prendre en considération la suppression proposée de cet article par le projet de réforme de la responsabilité civile de 2017. Ce faisant, il ne pourrait être retenu, au titre d'une faute simple, l'intervention fautive du conducteur, tant active que passive dans le cadre de la période de transition du contrôle du véhicule. Dans cette perspective, il serait ainsi reconnu à la victime conductrice un droit du dommage corporel. Incidemment, il pourrait être alors envisagé qu'une telle intervention fautive soit constitutive d'une faute inexcusable. Ainsi, au regard de nos propositions d'ores et déjà formulées, cette faute pourrait limiter ou exclure l'indemnisation de la victime conductrice. Dès lors, il pourrait être envisagé d'insérer au sein du nouveau corpus envisagé une disposition formulée ainsi : « *en cas de délégation de conduite à un véhicule partiellement automatisé, l'intervention ou l'absence d'intervention fautive du conducteur dans la période de transition du contrôle dynamique du véhicule entre l'homme et le système automatisé constitue une faute inexcusable* »²³⁶². Il reviendrait aux juges d'apprécier si cette faute inexcusable limite le droit à réparation des préjudices corporels extrapatrimoniaux de la victime conductrice, lorsqu'elle a contribué à la réalisation de son dommage. Ou alors, d'apprécier si cette faute inexcusable prive la victime de tout droit à réparation des préjudices corporels, si elle a été à l'origine de la réalisation du risque accidentel anormal de la circulation.

En outre, il serait au contraire opportun de préciser que la victime conductrice bénéficie d'un droit à une réparation irréductible de son dommage corporel lorsque le système de conduite automatisé est seul en cause au titre de l'accident de la circulation, et incidemment dans la réalisation du dommage corporel qu'elle subit. Il pourrait être envisagé d'intégrer à la suite de l'article affirmant l'inopposabilité des causes étrangères : « *la victime ne peut se voir opposer le cas fortuit ou le fait d'un tiers, même lorsqu'ils présentent les caractères de la force majeure* », une nouvelle disposition telle que formulée : « *la victime désignée à l'alinéa qui*

²³⁶² V. Annexe.

précède, ne peut se voir opposer le fait anormal du véhicule partiellement automatisé par le responsable du défaut ou de la défaillance dudit véhicule »²³⁶³.

Ainsi, ces différentes propositions pourraient contribuer à l'adaptation de la loi du 5 juillet aux accidents impliquant un véhicule partiellement automatisé. Cela participerait notamment de l'évolution du droit à indemnisation de la victime conductrice, et incidemment d'un traitement uniforme des victimes d'accidents corporels de la circulation. La reconnaissance d'un tel traitement unifié serait davantage visible du fait de l'avènement des véhicules hautement et totalement automatisés.

En effet, une stricte égalité de traitement des victimes d'accidents corporels est amené à voir le jour eu égard à l'autonomie toujours plus élevée des véhicules participant de la disparition de la notion de conducteur. La création du risque d'accident ne serait plus imputable à ce dernier, mais en l'occurrence, directement à un système d'intelligence artificielle équipant le véhicule. L'étude a en effet permis de constater que les véhicules autonomes de niveaux 4 et 5 exercent seuls le contrôle de la conduite, sans qu'une intervention humaine à bord du véhicule soit exigée. Dispensé de tout rôle, le conducteur devient un simple occupant, passager, voire un utilisateur du véhicule autonome. C'est cette dernière expression que nous privilégions au sein de notre étude, tant il a été démontré qu'elle serait la plus à même de remplacer la notion de conducteur inscrite aux articles 2 et 4 de la loi du 5 juillet 1985. S'il est évident qu'aucune faute simple ne puisse à l'avenir être reprochée à ce nouvel utilisateur, ce dernier pourrait en revanche encore se voir opposer une faute inexcusable afin que soit limité ou exclu son droit à indemnisation. Dès lors, l'article 4 de la loi Badinter n'aurait plus aucune raison d'exister. Les propositions avancées dans l'étude pourraient en revanche trouver à s'appliquer en cas d'accident impliquant un véhicule hautement ou totalement automatisé. Pour autant, il pourrait être envisagé de préciser au sein du nouveau dispositif légal envisagé que les règles du droit à indemnisation relatives au dommage corporel s'appliquent tant aux utilisateurs du véhicule qu'aux non-utilisateurs. La notion de « victime non-conductrice » est en effet notamment privée de sens à l'aune des accidents impliquant un véhicule totalement automatisé. Sauf à ce qu'il ne soit préférable de conserver la neutralité du terme de victime de dommage corporel. L'usage de la notion d'utilisateur serait néanmoins opportun quant à l'identification du responsable sur le fondement du régime d'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation. L'étude a par ailleurs démontré que deux personnes pouvaient emprunter la qualité de responsable, et ainsi de débiteur d'indemnisation au sens de la loi de 1985. Il s'agit de l'utilisateur propriétaire du

²³⁶³ V. Annexe.

véhicule, et du propriétaire non-utilisateur du véhicule au moment de la survenance de l'accident. Notre démarche a permis de constater que ces deux personnes sont, et seront, en général les personnes ayant souscrit l'assurance obligatoire du véhicule, et donc les plus à même de répondre de la dette d'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation. À cet égard, un changement rédactionnel de l'actuel article 2 de la loi Badinter, mais aussi de l'article 1285 alinéa premier du projet de réforme de la responsabilité civile pourrait s'opérer. L'article 1286 du projet ayant d'ores et déjà supprimé, au regard des notions référentes de conducteur et de gardien inscrites à l'article 2 de la loi de 1985, la formulation concernerait principalement l'article 1285 du projet de réforme. Ainsi : « *l'utilisateur ou le propriétaire d'un véhicule terrestre à moteur doté ou non d'un système automatisé répond de plein droit du dommage causé par un accident de la circulation dans lequel son véhicule est impliqué, ou une remorque ou semi-remorque, est impliqué* »²³⁶⁴. De plus, dans l'hypothèse où l'accident est provoqué par le fait anormal ou normal du véhicule autonome, il appartiendra à l'assureur ayant désintéressé la victime d'exercer un recours subrogatoire contre les responsables identifiés au moyen de l'enregistreur de données à délégation de conduite. Il nous paraît opportun de le préciser au sein du futur dispositif relatif à l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation. Dans cette perspective, pourrait être envisagé que « *la victime ne peut se voir opposer le fait anormal ou normal du véhicule hautement ou totalement automatisé par le responsable de ce fait causé par le véhicule* »²³⁶⁵.

En définitive, si la mise en œuvre d'une stricte égalité de traitement des victimes d'accidents corporels est délicate, elle n'est, semble-t-il, pas impossible. Ces propositions ne sont pas exhaustives. Le remaniement de la loi du 5 juillet 1985 devra certainement s'opérer lorsque l'encadrement des règles relatives à la responsabilité civile de ces véhicules seront clairement établies. Pour l'heure, cette simple ébauche proposée a le mérite de s'inscrire dans la démarche entreprise. Il s'agit ainsi de vouloir consacrer aux victimes conductrices un traitement préférentiel de leur dommage corporel dans le droit de la réparation par le biais d'un droit inconditionnel à réparation. Plus largement, s'inscrit-elle dans l'étude de l'abolition souhaitable du traitement sélectif des victimes d'atteintes à la personne instauré depuis 1985.

²³⁶⁴ V. Annexe.

²³⁶⁵ V. Annexe.

CONCLUSION DE LA SECONDE PARTIE

558. L'abolition envisageable du traitement sélectif des victimes d'atteintes à la personne. L'abolition du traitement sélectif des victimes d'atteintes à la personne est envisageable. Mais pour qu'elle puisse l'être, une évolution du droit à indemnisation des victimes conductrices doit s'opérer. L'inégalité de traitement entre les victimes d'accidents corporels de la circulation résultant de l'étendue de ce droit à indemnisation, différentes pistes de réflexion ont été menées, dans l'objectif de le rendre égalitaire. Rehausser le droit à indemnisation des victimes conductrices pourrait être un des moyens participant de l'abolition du traitement sélectif, qualifié d'inégal, des victimes d'atteintes à la personne. L'absence d'un droit à une réparation irréductible du dommage corporel au profit des victimes conductrices a été richement commentée. Il suffirait d'abolir le traitement sélectif des victimes d'atteintes à la personne à l'origine d'une inégalité de traitement. Cette inégalité de traitement est illégitime et maladroite. Les différents projets portant réforme de la responsabilité civile, tant formels qu'informels, et proposant sa suppression, l'attestent. La position de la Cour de cassation à l'égard de cette inégalité de traitement est discutable. La logique indemnitaire qui sous-tend la loi du 5 juillet 1985 contrevient à l'idée même d'établir une sanction civile à l'égard du conducteur victime visant à le responsabiliser et à lui imputer le poids de la sécurité routière. Un remaniement des règles d'indemnisation qui lui sont applicables s'impose dès lors. Aux fins d'harmoniser dans un premier temps le traitement des victimes d'atteintes à la personne, l'ensemble des règles d'indemnisation doit plus globalement être bouleversé. Leur évolution est nécessaire. Celle-ci s'inscrit dans un mouvement plus général fondé sur la reconnaissance de la supériorité du dommage corporel dans le droit de la réparation. Au point qu'une fondamentalisation du droit à l'indemnisation intégrale de ce dommage pourrait même s'envisager. Le législateur doit intervenir pour qu'une réforme du droit à indemnisation des victimes conductrices s'inscrive dans cette mouvance. D'autant plus que cette dernière va nécessairement s'imposer à lui du fait de l'avènement des véhicules automatisés, qu'ils soient en circulation prochainement ou à l'avenir. Le degré de sécurité routière que cette nouvelle technologie prône ne mettra pas fin paradoxalement aux accidents de la circulation. La reconnaissance d'un traitement égalitaire de toutes les victimes d'accidents corporels de la circulation relève de cette évolution. L'esquisse d'une mutation du droit à indemnisation des victimes conductrices se perçoit dès le premier niveau d'autonomie du véhicule. La complexité de la délégation de conduite de l'homme au système automatisé équipant le véhicule ne saurait

néanmoins que retarder la reconnaissance d'un traitement préférentiel du dommage à la catégorie des victimes conductrices, laquelle est pour l'heure sacrifiée par le dispositif légal de 1985. Dans cette perspective, le traitement des victimes d'accidents corporels de la circulation ne sera véritablement unifié que lorsque la création du risque d'accident sera transférée au système d'intelligence artificielle, et donc imputable au responsable du fait anormal ou normal à l'origine de l'atteinte à l'intégrité d'un usager de la route. L'autonomie opérationnelle et décisionnelle d'un véhicule va transformer tant le statut que les règles d'indemnisation des victimes utilisant ce type d'engin pour se déplacer librement. À l'avenir, le développement des véhicules hautement et totalement autonomes pourraient donc permettre de parvenir à une stricte égalité de traitement de toutes les victimes d'accidents corporels de la circulation. Le législateur de demain a dès lors un rôle décisif à jouer. Que ce soit en droit positif ou en droit prospectif, les victimes conductrices et non-conductrices doivent être traitées de manière égale. Il en va notamment d'une protection effective et uniforme de leurs droits fondamentaux lésés en raison du même dommage corporel subi.

CONCLUSION GÉNÉRALE

559. Vers un traitement égalitaire. L'établissement souhaité en 1985 d'une différenciation de régime d'indemnisation des victimes d'accidents corporels de la circulation, matérialisée par un traitement sélectif de ces victimes d'atteintes à la personne, s'est révélé être particulièrement critiquable.

Nul doute que ces dernières souffrent des mêmes préjudices corporels patrimoniaux et extrapatrimoniaux réparables résultant de leur dommage corporel, et incidemment d'une atteinte dans leurs mêmes droits à l'intégrité physique et psychique, ainsi qu'à la vie et enfin à la dignité. Les atteintes à la personne doivent s'entendre largement au sein de la loi Badinter. Elles incluent tant l'atteinte au corps de la victime, que l'atteinte à son psychisme comme celle relative à ces fournitures et matériels délivrés sur prescription médicale, autrement qualifiés de biens de dignité. L'acception de l'atteinte à la personne est identique, que la victime soit conductrice ou non-conductrice. Pour une meilleure lisibilité, prévisibilité et accessibilité de la loi, nous retenons que l'expression « préjudices résultant du dommage corporel » est celle qui correspond le mieux à l'esprit de la loi de 1985 et prôtons sa substitution à celle inscrite à l'article 3 de « dommages résultant des atteintes à la personne ». Cette atteinte devrait logiquement être protégée de manière similaire au sein de la loi Badinter. Pourtant, seule la victime non-conductrice en bénéficie en raison de l'influence présumée de sa vulnérabilité lors d'un accident de la circulation. Aux yeux du législateur de 1985, c'est cette victime qu'il convient de protéger en priorité. Pour ce faire, le législateur lui accorde exclusivement un traitement préférentiel de son dommage corporel.

Le critère avancé de la vulnérabilité des non-conducteurs victimes d'un dommage corporel, permettant de leur accorder un traitement privilégié qui se matérialise à travers un droit à une indemnisation privilégiée, voire super-privilégiée, est injustifié. L'ensemble des victimes d'accidents corporels de la circulation se trouve dans une même situation objective de faiblesse, voire d'état de faiblesse face à la réalisation du risque d'accident de la circulation. L'accidentologie²³⁶⁶, c'est-à-dire l'étude des causes d'un accident, démontre clairement qu'un certain nombre de facteurs, tant externes à la personne qu'intrinsèques à celle-ci, doit être pris en considération. L'évènement accidentel survenu doit s'analyser dans sa globalité. Tous les

²³⁶⁶ PUECH M., « L'accidentologie. Une science jeune, complexe en pleine évolution », *Experts* n° 75, juin 2007, p. 47 : « l'accidentologie est une science jeune, en constante évolution malgré les difficultés rencontrées. Elle permet de déterminer tous les facteurs d'un accident, facteurs que l'accidentologue devra hiérarchiser ».

usagers de la route concourent au risque d'accident de la circulation, et tous sont placés dans la même situation de danger face à ce risque. En outre, les causes d'un accident sont multifactorielles. Les facteurs, tant externes de risque concourant à la situation objective particulière du risque réalisé, qu'internes à chaque personne usagère de la route, influent tant sur la réalisation du risque que sur son intensité. Le conducteur, qu'il soit d'ailleurs victime ou non, ne doit plus être considéré comme le principal créateur du risque d'accident et ainsi supporter seul le poids de la sécurité routière. À ce propos, l'étude a démontré que la sévérité du sort des victimes conductrices ne pouvait être motivée par l'exigence d'un intérêt général à la sécurité routière. La sanction civile instituée à l'article 4 de la loi Badinter ne saurait se justifier au regard d'un objectif de responsabilisation des conducteurs. D'autres mécanismes de sanction ayant un effet dissuasif existent d'ores et déjà afin que soit assuré cet objectif, notamment en droit des assurances et en droit pénal. Dès lors, l'article 4 de la loi du 5 juillet 1985, assimilable à une sanction civile, fait office de doublon et doit selon nous être supprimé. Priver la victime conductrice d'une indemnisation irréductible de son dommage corporel est illégitime. Les justifications d'ordre technique et politique avancées en 1985 pour justifier d'un traitement défavorable de son dommage corporel et incidemment d'un traitement inégal des victimes d'accidents corporels de la circulation sont obsolètes, critiquables et illégitimes. Malgré un avis contraire de la Cour de cassation, ce traitement différencié est inégal et doit être aboli.

Pour cause, l'aperception d'un traitement préférentiel du dommage corporel réparable de la victime conductrice s'observe de manière certaine, tant au sein de la doctrine qu'au sein de la Chancellerie. Les vœux formulés quant à un régime d'indemnisation unifié, ou du moins harmonisé au profit des victimes d'accidents corporels de la circulation, n'ont pas encore été pris en considération par le corps législatif. Pourtant, une harmonisation *a minima* doit s'opérer afin qu'un traitement davantage égalitaire entre les victimes d'accidents corporels de la circulation puisse être envisagé.

Deux propositions sont alors présentées au législateur. La première est celle bien connue d'aligner le régime d'indemnisation du conducteur sur celui du non-conducteur à travers un *corpus* de règles spécifiques relatives au droit à indemnisation des victimes conductrices. Une amélioration du sort de ces dernières est de toute évidence voulue et attendue. Les projets doctrinaux, gouvernementaux et législatifs en attestent. Le législateur ne doit plus ignorer les voies qui s'élèvent à ce sujet. À moins que d'un point de vue strictement économique, une telle réforme ne paraîsse guère envisageable sans que cela n'entraîne une hausse insupportable des primes d'assurances. Cet enjeu économique justifiant notamment la réglementation issue de la

loi Badinter pourrait expliquer l'impossibilité de réformer la situation des victimes conductrices dès lors que la hausse des primes d'assurances pourrait en effet aller jusqu'à 46 % selon la Fédération Française de l'Assurance. En outre, une seconde proposition serait envisageable du côté du droit des assurances, lequel pourrait porter secours à cette catégorie de victimes sacrifiées. Une généralisation de l'assurance individuelle conducteur au sein des offres d'assurances est également une proposition séduisante afin qu'un traitement égalitaire des victimes d'accidents corporels puisse s'envisager. Cette proposition est d'ailleurs suggérée actuellement par la Fédération Française de l'Assurance. Cependant, une telle proposition engendrerait une hausse économique de 25% sur la prime automobile. Il convient de constater que la hausse du coût des sinistres corporels est moindre que celle d'une réforme de la loi Badinter. De ce fait, cette proposition semble *a priori* plus attrayante.

Pour autant, l'avènement des véhicules automatisés pourrait contraindre le législateur à intervenir. Un droit à une réparation irréductible du dommage corporel pourrait en effet s'imposer de lui-même du fait du perfectionnement de ces véhicules pouvant à l'avenir être impliqués dans un accident de la circulation. L'étude a démontré que l'automatisation de plus en plus élevée des véhicules impliquera nécessairement la disparition de la distinction conducteur/non-conducteur. Cette distinction deviendrait en effet sans objet en raison de la disparition de l'un de ses termes : les conducteurs. Incidemment, une unification des régimes d'indemnisation s'opérerait. En effet, le développement des véhicules hautement et totalement autonomes devrait permettre de parvenir à une stricte égalité de traitement de toutes les victimes d'accidents corporels de la circulation. Dès lors, tôt ou tard, la réforme du droit de l'indemnisation des victimes d'accidents corporels de la circulation devrait nécessairement émerger. Dans ce contexte, le législateur pourrait anticiper cette nouvelle ère et procéder à l'amélioration du sort des victimes conductrices, même si l'impact économique est logiquement dissuasif. Le législateur de demain doit en tout cas prendre en considération l'illégitimité des critères avancés en 1985 qui justifiaient la distorsion de traitement existante entre les victimes. Celui-ci doit donc nécessairement procéder à des ajustements et perfectionnements du dispositif légal de 1985. Près d'une quarantaine d'années s'est écoulée depuis l'instauration de ce régime, certes opérationnel, mais imprécis et lacunaire. Le texte doit dès lors se montrer plus ambitieux.

Une protection *intuitu personae* basée sur la qualité de personne humaine en tant que victime et non sur son statut de conducteur, ou non, au moment de l'accident de la circulation, doit être affirmée. L'inégalité de traitement des victimes d'accidents corporels de la circulation ne saurait continuer de persévérer au sein d'une société actuelle où la protection juridique de l'intégrité des personnes s'impose comme une nécessité sociale impérieuse. Cette inégalité ne

saurait non plus persister au regard du traitement préférentiel du dommage corporel que la société reconnaît parfois ou souhaite reconnaître. La supériorité du dommage corporel dans le droit de la réparation qu'instaure la loi du 5 juillet 1985 doit enfin être reconnue aux victimes conductrices afin que la primauté de la réparation de ce dommage soit réellement consacrée. Ainsi, une égalité relative de traitement entre les victimes d'accidents corporels de la circulation suffirait à reconnaître la valeur supérieure du dommage corporel des victimes conductrices. Une égalité parfaite de traitement entre ces victimes ne pourrait d'ailleurs se concevoir qu'à l'ère des véhicules autonomes. En définitive, la consécration d'un droit inconditionnel à réparation du dommage corporel en faveur des victimes conductrices apparaît primordiale afin de permettre un rééquilibrage de la protection indemnitaire qu'offre la loi du 5 juillet 1985.

ANNEXE

Proposition de textes afin de clarifier le régime spécial institué par la loi du 5 juillet 1985

Chapitre 1^{er} : Indemnisation des victimes d'accidents de la circulation.

Article 1

Rédaction actuelle (issue de la Loi n°85-677 du 5 juillet 1985)

« 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 ».

Rédaction proposée

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 au moins un véhicule terrestre à moteur ou une remorque ou semi-remorque.

Rédaction proposée en considération des véhicules automatisés

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 au moins un véhicule terrestre à moteur ou une remorque ou semi-remorque ainsi qu'un véhicule équipé d'un système de conduite automatisé.

Section I : Dispositions relatives au droit à indemnisation.

Article 2

Rédaction actuelle (issue de la Loi n°85-677 du 5 juillet 1985)

« 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} ».

Rédaction proposée

La victime ne peut se voir opposer son propre fait, le cas fortuit ou le fait d'un tiers, même lorsqu'ils présentent les caractères de la force majeure.

Elle n'a pas droit à réparation sur le fondement de la présente section, dont les dispositions sont d'ordre public, lorsqu'elle a commis une faute intentionnelle à l'origine de son dommage.

Rédaction proposée en considération des véhicules automatisés

La victime ne peut se voir opposer son propre fait, le cas fortuit ou le fait d'un tiers, même lorsqu'ils présentent les caractères de la force majeure par l'utilisateur ou le propriétaire d'un véhicule terrestre à moteur doté ou non d'un système automatisé.

En cas de délégation partielle de conduite, la victime désignée à l'alinéa qui précède, ne peut se voir opposer le fait anormal du véhicule partiellement automatisé par le responsable du défaut ou de la défaillance dudit véhicule.

En cas de délégation élevée de conduite, la victime ne peut se voir opposer le fait anormal ou normal du véhicule hautement ou totalement automatisé par le responsable de ce fait causé par le véhicule.

La victime n'a pas droit à réparation sur le fondement de la présente section, dont les dispositions sont d'ordre public, lorsqu'elle a commis une faute intentionnelle à l'origine de son dommage.

Article 3

Rédaction actuelle (issue de la Loi n°85-677 du 5 juillet 1985)

« Les victimes, hormis les conducteurs de véhicules terrestres à moteur, sont indemnisées des dommages résultant des atteintes à leur personne qu'elles ont subies, 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 p. 100, sont, dans tous les cas, indemnisées des dommages résultant des atteintes à leur personne qu'elles ont subies ».

Rédaction proposée

En cas de dommage corporel, la faute de la victime est sans incidence sur la réparation de ses préjudices corporels, lorsqu'elle a contribué à la réalisation du dommage.

Toutefois, la faute inexcusable limite le droit à réparation des préjudices corporels extrapatrimoniaux de la victime conductrice lorsqu'elle a contribué à la réalisation de son dommage.

Est inexcusable, la faute volontaire, d'une exceptionnelle gravité, exposant sans raison valable son auteur à un danger dont il aurait dû avoir conscience.

En revanche, la faute inexcusable prive la victime de tout droit à réparation de ses préjudices corporels si elle a été à l'origine de la réalisation du risque accidentel anormal de la circulation.

Dans l'appréciation du caractère inexcusable de la faute, les juges tiendront compte de l'âge et de l'état physique ou psychique de la victime.

Rédaction proposée en considération des véhicules automatisés

En cas de dommage corporel, la faute de la victime est sans incidence sur la réparation de ses préjudices corporels, lorsqu'elle a contribué à la réalisation du dommage.

Toutefois, la faute inexcusable limite le droit à réparation des préjudices corporels extrapatrimoniaux de la victime conductrice lorsqu'elle a contribué à la réalisation de son dommage.

Est inexcusable, la faute volontaire, d'une exceptionnelle gravité, exposant sans raison valable son auteur à un danger dont il aurait dû avoir conscience.

En cas de délégation de conduite à un véhicule partiellement automatisé, l'intervention ou l'absence d'intervention fautive du conducteur est constitutive d'une faute inexcusable.

L'intervention ou l'absence d'intervention fautive du conducteur dans la période de transition du contrôle dynamique du véhicule entre l'homme et le système automatisé constitue une faute inexcusable.

En revanche, la faute inexcusable prive la victime de tout droit à réparation de ses préjudices corporels si elle a été à l'origine de la réalisation du risque accidentel anormal de la circulation.

Dans l'appréciation du caractère inexcusable de la faute, les juges tiendront compte de l'âge et de l'état physique ou psychique de la victime.

Article 4

Rédaction actuelle (issue de la Loi n°85-677 du 5 juillet 1985)

« 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 »

Abrogation proposée

Article 6

Rédaction actuelle (issue de la Loi n°85-677 du 5 juillet 1985)

« 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 »

Abrogation proposée

BIBLIOGRAPHIE

I- TRAITÉS, OUVRAGES GÉNÉRAUX ET MANUELS

ATIAS CH., *Droit civil, Les biens*, 12^e éd., 2014, LexisNexis, Manuel, 386 p.

AUBERT J.-L., SAVAUX E., *Introduction au droit et thèmes fondamentaux du droit civil*, 17^e éd., 2018, Sirey, Sirey université, 410 p.

BACACHE-GIBEILI M., (dir. LARROUMET CH.), *Traité de Droit civil, t.V, Les obligations : la responsabilité civile extracontractuelle*, 3^e éd., 2016, Économica, Corpus Droit Privé, 1097 p.

BERGEL J.-L., BRUSCHI M., CIMAMONTI S. (dir. GHESTIN J.), *Traité de droit civil, Les biens*, 3^e éd., 2019, LGDJ, Traité de droit civil, 802 p.

BIGOT J., BAILLOT P., KULLMAN J., MAYAUX L. (dir. BIGOT J.), *Traité de droit des assurances, Les assurances de personnes*, t. 4, 2007, LGDJ, Traité, 1120 p.

BON-GARCIN I., BERNADET M., DELEBECQUE PH., *Droit des transports*, 2^e éd., 2018, Dalloz, Précis, 726 p.

BONIS É., PELTIER V., *Droit de la peine*, 3^e éd., 2019, LexisNexis, Manuels, 866 p.

BRUN PH., *Responsabilité civile extracontractuelle*, 5^e éd., 2018, LexisNexis, Manuel, 698 p.

CARBONNIER J.,

- *Droit civil*, vol. I, *Introduction, Les personnes, la famille, l'enfant, le couple*, 1^e éd., 2004, PUF, Quadriga Manuels, 2622 p.
- *Les personnes*, 21^e éd, 2000, PUF, coll. « Thémis », 425 p.

CHAPUS R., *Droit administratif général*, t. 1, 15^e éd., 2001, Montchrestien, Domat Droit public, 1428 p.

CONTE PH., MAISTRE DU CHAMBON P.,

- *La responsabilité civile délictuelle*, 2015, PUG, coll. « Le droit en plus », 176 p.
- *La responsabilité civile délictuelle*, 1994, PUG, coll. « Le droit en plus », 145 p.

CORNU G.,

- *Droit civil, Les personnes*, 13^e éd., 2007, Montchrestien, Domat droit privé, 256 p.
- *Droit civil, Introduction, Les personnes, Les biens*, 12^e éd., 2005, Montchrestien, Domat droit privé, 730 p.

COZIAN M., VIANDIER A., DEBOISSY F., *Droit des sociétés*, 27^e éd., 2014, LexisNexis, Manuel, 854 p.

DALCQ R.-O., *Traité de la responsabilité civile, t. I, Les causes de responsabilité*, 2^e éd., 1967, Maison Ferdinand Larquier, 740 p.

DREYER E., *Droit pénal général*, 5^e éd., 2019, LexisNexis, Manuels, 1517 p.

DRUFFIN-BRICCA S., HENRY L.-C.,

- *Droit des biens*, 11^e éd., 2021, Gualino, Mémentos LMD, 252 p.
- *Droit des biens*, 4^e éd., 2011, Gualino, Mémentos LMD, 248 p.

FABRE-MAGNAN M., *Droit des obligations, t. 2, Responsabilité civile et quasi-contrats*, 5^e éd., 2021, PUF, 624 p.

FAVOREU L., GAÏA P., ET AL., *Droit des libertés fondamentales*, 7^e éd., 2016, Dalloz, Précis, 774 p.

FLOUR J., AUBERT J.-L., SAVAUX É., *Droit civil. Les obligations, Le fait juridique, t. 2*, 14^e éd., 2011, Dalloz Sirey, Université, 533 p.

FRICERO N., *Droit européen des droits de l'homme*, 2007, Gualino éditeur, 172 p.

GAUDEMET J., *Droit privé romain*, 2^e éd., 2000, Montchrestien, Domat droit privé, 1402 p.

HENNETTE-VAUCHEZ S., ROMAN D.,

- *Droits de l'homme et libertés fondamentales*, 4^e éd., 2020, Dalloz, HyperCours, 870 p.
- *Droits de l'homme et libertés fondamentales*, 3^e éd., 2017, Dalloz, HyperCours, 836 p.

JOURDAIN P., *Les principes de la responsabilité civile*, 10^e éd., 2021 Dalloz, Connaissance du droit, 200 p.

LALOU H., *Traité pratique de la responsabilité civile*, 5^e éd., 1955, Librairie Dalloz, 1093 p.

LAMBERT-FAIVRE Y., LEVENEUR L., *Droit des assurances*, 14^e éd., 2017, Dalloz, Précis, 951 p.

LARROUMET CH., *Droit civil, Les Biens. Droits réels principaux*, t. II, 5^e éd., 2006, Économica, Droit civil, 634 p.

LARROUMET CH., AYNÈS A., *Traité de Droit civil, Introduction à l'étude du droit*, t. 1, 6^e éd., 2013, Économica, Corpus Droit Privé, 438 p.

LE TOURNEAU PH., (dir.),

- *Droit de la responsabilité et des contrats. Régimes d'indemnisation*, 12^e éd., 2021/2022, Dalloz, Dalloz Action, 2515 p.
- *Droit de la responsabilité et des contrats. Régimes d'indemnisation*, 11^e éd., 2018/2019, Dalloz, Dalloz Action, 2702 p.

LEBRETON G., *Libertés publiques et droits de l'Homme*, 8^e éd., 2008, Sirey, Sirey université, 570 p.

MALAUURIE PH., *Les personnes, les incapacités*, 2^e éd., 2005, Juridiques associées, Droit civil, 330 p.

MALAUURIE PH., AYNÈS L.,

- *Droit des personnes. La protection des mineurs et des majeurs*, 8^e éd., 2016, LGDJ, Lextenso éd., Droit civil, 405 p.
- *Les biens*, 6^e éd., 2015, LGDJ, Lextenso éd., Droit civil, 432 p.

MALAUURIE PH., AYNÈS L., STOFFEL-MUNCK PH., *Droit civil, Les obligations*, 11^e éd., 2020, LGDJ, Droit civil, 896 p.

MARAIS A., *Droit des personnes*, 3^e éd., 2018, Dalloz, Cours, 250 p.

MARTY G., RAYNAUD P., *Droit civil. Les personnes*, 3^e éd., 1976, Sirey, 927 p.

MATHIEU B., VERPEAUX M., *Contentieux constitutionnels des droits fondamentaux*, LGDJ, 2002, Manuel, 808 p.

MAURY J., VIALLETON H., *Traité pratique de droit civil français de Planiol et Ripert*, 6^e éd., 1956, LGDJ.

MAZEAUD H. ET L., MAZEAUD J., CHABAS F., *Leçons de droit civil. Les personnes. La personnalité. Les incapacités*, t. 1, v. 2, 8^e éd., 1997, Montchrestien, 466 p.

MAZEAUD H., MAZEAUD L., TUNC A., *Traité théorique et pratique de la responsabilité civile*, t. I, 6^e éd., 1965, Montchrestien, Anthologie du droit, 936 p.

NICOLAS V., *Droit des contrats d'assurance*, 2012, Économica, Corpus Droit Privé, 780 p.

OBERDORFF H., *Droits de l'homme et libertés fondamentales*, 6^e éd., 2017, LGDJ, Manuel, 688 p.

PLANIOU M.,

- *Traité élémentaire de droit civil, t. II*, 1902, Librairie Cotillon, 1078 p.
- *Traité élémentaire de droit civil : conforme au programme officiel des facultés de droit. t. I., Principes généraux, théorie générale des personnes, les biens, la filiation, les incapables*, 1900, LGDJ, 1216 p.

PRADEL J., *Droit pénal général*, 22^e éd., 2019, CUJAS, Référence, 828 p.

REBOUL-MAUPIN N., *Droit des biens*, 6^e éd., 2016, Dalloz, HyperCours, 540 p.

RENUCCI J.-F.,

- *Droit européen des droits de l'homme. Droits et libertés fondamentaux garantis par la CEDH*, 9^e éd., 2021, LGDJ, Manuel, 587 p.
- *Droit européen des droits de l'homme. Droits et libertés fondamentaux garantis par la CEDH*, 8^e éd., 2019, LGDJ, Manuel, 600 p.

ROCHFELD J., *Les grandes notions du droit privé*, 2^e éd., 2013, PUF, Thémis droit, 562 p.

SAVATIER R.,

- *Traité de la responsabilité civile en droit français, t. I, Les sources de la responsabilité civile*, 2^e éd., 1951, LGDJ, 590 p.
- *Traité de la responsabilité civile en droit français, t. I, Les sources de la responsabilité civile*, 1939, LGDJ, Anthologie du droit, 636 p.

STARCK B., ROLAND H., BOYER L., *Obligations, Responsabilité délictuelle*, t.1, LexisNexis, Manuels, 1996, 582 p.

STRICKLER Y., *Les biens*, 1^e éd., 2006, PUF, Thémis, Droit, 536 p.

SUDRE F.,

- *Droit européen et international des droits de l'homme*, 15^e éd., 2021, PUF, Droit fondamental, 1020 p.
- *Droit européen et international des droits de l'homme*, 12^e éd., 2015, PUF, Droit fondamental, 1013 p.

TERRÉ F., FENOUILLET D., *Droit civil, Les personnes. Personnalité – Incapacité – Protection*, 8^e éd., 2012, Dalloz, Précis, 934 p.

TERRÉ F., SIMLER PH., LEQUETTE Y.,

- *Droit civil. Les obligations*, 11^e éd., 2013, Dalloz, Précis, 1620 p.
- *Droit civil. Les obligations*, 9^e éd., 2005, Dalloz, Précis, 1474 p.

VILLEY M., *Le droit romain*, 2012, PUF, Quadrige, 156 p.

VINEY G.,

- *La responsabilité civile*, 1993, Les Cours de droit, 294 p.
- *Traité de droit civil, Les obligations, La responsabilité : effets*, t. V., 1988, Paris, LGDJ, Traités, 592 p.
- *Introduction à la responsabilité*, LGDJ, 4^e éd, 661 p.

VINEY G., JOURDAIN P. (dir. GHESTIN J.), *Traité de droit civil. Les conditions de la responsabilité*, 3^e éd., 2006, LGDJ, Traités, 1397 p.

VINEY G., JOURDAIN P., CARVAL S. (dir. GHESTIN J.),

- *Les régimes spéciaux et l'assurance de responsabilité*, 4^e éd., 2017, LGDJ, Traité, 680 p.
- *Traité de droit civil. Les conditions de la responsabilité*, 4^e éd., 2013, LGDJ, Traité, 1316 p.

VOIRIN P., GOUBEAUX G., *Droit civil, Tome 1, Introduction au droit, Personnes-Famille, Personnes protégées, Biens-Obligations-Sûretés*, 37^e éd., 2017, LGDJ, Manuel, 826 p.

VON SAVIGNY F.-C., *Traité de droit romain*, (trad. CH. GUENOUX.), t. 8, 2^e éd., 1860, Firmin-Didot, in *Traité de droit romain* (avant-propos H. SYNVERT), 2002, Panthéon Assas LGDJ, Les introuvables, 528 p.

II- OUVRAGES SPÉCIAUX, THÈSES, MONOGRAPHIES, TRAVAUX COLLECTIFS,
ACTES DE COLLOQUES, COURS

ANDORNO R., *La distinction juridique entre les personnes et les choses. À l'épreuve des procréations artificielles*, t. 263, 1996, LGDJ, Bibliothèque de droit privé, 400 p.

ANDREU L., (dir.), *Des voitures autonomes. Une offre de loi*, 2018, Dalloz, Essais, 198 p.

ARNOUX I., *Les droits de l'être humain sur son corps*, Thèse, 1995, PUB, Pu bordeaux hor., 575 p.

ARRIGHI A.-C., *La condition pénale de l'enfant avant sa naissance : de la non-reconnaissance à la protection*, thèse La Rochelle, 2015, 504 p.

BALLOT É., *Les insuffisances de la notion de droits fondamentaux*, préface de Jean-François Cesaro, 2014, Mare&Martin, Bibliothèque des thèses, 554 p.

BARROT M., *Le dommage corporel et la compensation. Pratique médico-légale*, 1988, Paris, Litec, 607 p.

BARY M., *L'influence des droits subjectifs sur la responsabilité extracontractuelle*, Thèse soutenue à Tours en 2007, 624 p.

BARTOLO M., *Le fait de la victime dans le droit des accidents de la circulation*, Thèse soutenue à Strasbourg, 1989, 2357 p.

BARUCHEL N., *La personnalité morale en droit privé. Éléments pour une théorie*, 2004, LGDJ, Bibliothèque de droit privé, 436 p.

BASCOULERGUE A., *Les caractères du préjudice réparable : réflexion sur la place du préjudice dans le droit de la responsabilité civile*, Thèse Lyon III, 2011, 591 p.

BEDOUR J., *Pour un droit spécial aux accidents de la circulation routière*, 1968, LGDJ, 76 p.

BEJUI-HUGUES H., BESSIERES-ROQUES I., BRÉMOND G., *Précis d'évaluation du dommage corporel*, 7^e éd., 2021, L'argus de l'assurance, Les Fondamentaux de l'Assurance, 462 p.

BÉNEZECH L., *La diffusion des droits fondamentaux dans l'ordre juridique interne sous l'influence de la Convention européenne des droits de l'homme. Contribution à l'étude de la fondamentalisation des droits*, 2021, Mare & Martin, Bibliothèque des thèses, 780 p.

BENSAMOUN A., LOISEAU G., (dir.), *Droit de l'intelligence artificielle*, 2019, LGDJ, Les intégrales, 439 p.

BENSOUSSAN A., BENSOUSSAN J., *IA, Robots et Droit*, 2019, Bruylant, Lexing-Technologies avancées & Droit, 631 p.

BERG O., *La protection des intérêts incorporels en droit de la réparation des dommages. Essai d'une théorie en droit français et allemand*, préf. G. Viney, avant-propos R. Frank, 2006, Bruylant, LGDJ, 379 p.

BERGEL J.-L., *La propriété*, 1994, Dalloz, Connaissance du droit, 113 p.

BERTRAND-MIRKOVIC A., *La notion de personne (étude visant à clarifier le statut juridique de l'enfant à naître)*, Thèse Paris II, 2003, PUAM, 488 p.

BLOCH C., *L'obligation contractuelle de sécurité*, préf. Roger Bout, 2002, PUAM, Institut d'études judiciaires, 216 p.

BOURDOISEAU J., *L'influence perturbatrice du dommage corporel en droit des obligations*, 2010, LGDJ, Thèses, Bibliothèque de droit privé, t. 513, 550 p.

BOURRIÉ-QUENILLET M., *L'indemnisation des proches d'une victime décédée accidentellement. Étude d'information judiciaire*, Montpellier, 1983, 510 p.

CADIET L., *Le préjudice d'agrément*, thèse Poitiers, 1983, 682 p.

CAPITANT H., TERRÉ F., LEQUETTE Y., *Les grands arrêts de la jurisprudence civile*, t. 1, 13^e éd., 2015, Dalloz, Grands arrêts, 792 p.

CARBONNIER J., *L'assurance du risque automobile. Contrôle et assurance*, 2012, Larcier, Cahiers financiers, 430 p.

CARVAL S., *La responsabilité civile dans sa fonction de peine privée*, 1995, LGDJ, Bibliothèque de droit privé, t. 250, 417 p.

CASSAGNABÈRE C., *La responsabilité envers soi-même*, 2011, Thèse Lille, 573 p.

CHABAS F.,

- *Les accidents de la circulation*, 1995, Dalloz Sirey, Connaissance du droit, 181 p.
- *Le droit des accidents de la circulation après la réforme du 5 juillet 1985*, 2^e éd., 1987, Litec, 415 p.
- *L'influence de la pluralité des causes sur le droit à réparation*, 1967, LGDJ, Bibliothèque de droit privé, 224 p.

CHAPEL C., « L'expertise civile à l'épreuve des droits fondamentaux », Thèse Université Côte d'Azur, 2018, 502 p.

CHARBONNIER J., *L'assurance du risque automobile. Contrôle et assurance*, 2012, Larcier, Cahiers financiers, 430 p.

CHARTIER Y., *La réparation du préjudice*, 1983, Dalloz, 1050 p.

CHATILLON CH., *Les choses empreintes de subjectivité. Étude du droit privé français*, 2010, éd. Universitaires européennes, Broché, 416 p.

- COCHEZ C.**, *La participation du droit des biens au mouvement de socialisation du droit*, Thèse Lille 2, 436 p.
- COLIN A.**, *L'accident d'automobile et la loi*, 1908, Bureaux de la Revue politique et parlementaire, 32 p.
- DABIN J.**, *Le droit subjectif*, 1952, Dalloz, 326 p.
- DAUSSE M.**, *Le conducteur dans le droit des accidents de la circulation*, Thèse soutenue en juin 1992 à l'Université de Toulouse 1, 473 p.
- DECOCQ A.**, *Essai d'une théorie générale des droits sur la personne*, 1960, LGDJ, Bibliothèque de droit privé, t. 21, 470 p.
- DUBOIS PH.**, *Le physique de la personne*, 1986, Économica, Droit Civil, Études et Recherches, 349 p.
- DUCOULOMBIER P.**, *Les conflits de droits fondamentaux devant la Cour européenne des droits de l'homme*, 2011, Bruylant, LGDJ, 746 p.
- DUGUÉ M.**, *L'intérêt protégé en droit de la responsabilité civile*, 2019, LGDJ, Bibliothèque de Droit privé, t. 588, 504 p.
- DUMERY A.**, *La faute de la victime en droit de la responsabilité civile*, 2011, L'Harmattan, « Droit, Société et Risque », 501 p.
- DUPICHOT J.**, *Des préjudices réfléchis nés de l'atteinte à la vie ou à l'intégrité corporelle*, préf. Jacques Flour, 1969, LGDJ, Bibliothèque de droit privé, 283 p.
- DURRY G.**, *L'assurance automobile*, 1998, Connaissance du droit, droit privé, Dalloz, 114 p.
- EDELMAN B.**, *Ni chose ni personne, Le corps humain en question*, 2009, Hermann, Hr. Herm. Philo., 143 p.
- EWALD F.**, *L'accident nous attend au coin de la rue. Les accidents de la circulation, histoire d'un problème. Étude de sociologie juridique*, 1982, La Documentation Française, 164 p.
- FAUCHEUX M.**, *Norbert Wiener, le Golem et la cybernétique. Éléments de fantastique technologique*, 2008, Du Sandre, Bibliothèque Philosophique Contemporaine, 192 p.
- FAURÈS J., DE MEYER J.**, (dir.), *La pensée juridique du procureur général Leclercq*, t. I, 1953, Bruylant, 536 p.
- GANASCIA J.-G.**, *Le mythe de la singularité. Faut-il craindre l'intelligence artificielle ?* 2017, Le Seuil, 144 p.
- GERVIER P.**, *La limitation des droits fondamentaux constitutionnels par l'ordre public*, 2014, LDGJ, Bibliothèque constitutionnelle et de science politique, t. 143, 517 p.

- GIRARD B.**, *Responsabilité civile extracontractuelle et droits fondamentaux*, 2015, LGDJ, Bibliothèque de droit privé, t. 562, 405 p.
- GIVORD F.**, *La réparation du préjudice moral*, 1938, Grenoble Imprimerie Boissy & Colomb, Faculté de droit de l'Université de Grenoble, 293 p.
- GODEFROY A.**, *Les préjudices psychologiques*, Thèse, 2016, Aix-Marseille, 553 p.
- GOLDMAN B.**, *La détermination du gardien responsable du fait des choses inanimées*, 1946, thèse soutenue à l'Université de Lyon, 244 p.
- GRARE C.**, *Recherches sur la cohérence de la responsabilité délictuelle : l'influence des fondamentaux de la responsabilité sur la réparation*, préf. de Yves Lequette, 2005, Dalloz, Nouvelle Bibliothèque de Thèses, t. 45, 436 p.
- GROUTEL H.**, *Le droit à indemnisation des victimes d'un accident de la circulation*, 1987, L'assurance Française, 152 p.
- GUILLOT A., MEYER J.-A.**, *La bionique. Quand la science imite la nature*, 2008, éd. Dunod, coll. « UniverSciences », 248 p.
- GUINCHARD S.**, *L'affectation des biens en droit privé français*, 1976, LGDJ, Bibliothèque de droit privé, t. CXLV, 429 p.
- JEAN S.**, *La protection des droits subjectifs par la responsabilité civile*, Thèse UT1 Capitole, 736 p.
- JAULT A.**, *La notion de peine privée*, 2005, LGDJ, Bibliothèque de droit privé, t. 442, 327 p.
- JHERING R.-V.**, *L'esprit du droit romain dans les diverses phases de son développement*, trad. Meulenaere, 1880, t. IV, 356 p.
- JOSSERAND L.**,
- *De la responsabilité du fait des choses inanimées*, éd. 1897, Hachette Livre-BNF, 2016, 152 p.
 - *Cours de droit civil français, t. II*, 3^e éd., 1939, Sirey, 1215 p.
- KACZMAREK B.**, *La responsabilité pour fait normal. Étude critique sur son originalité en matière civile extracontractuelle*, 2012, Publibook, Droit & Sciences-Politiques, 670p.
- KANT E.**, *Fondements de la métaphysique des mœurs*, 1993, Delagrave, Paris, 210 p.
- KELSEN H.**, *Théorie pure du droit*, (trad. française par Ch. Eisenmann), 2^e éd., 1962, Dalloz, LGDJ, Bruylant, 1999, La pensée juridique, 376 p.
- KLETZLEN A.**, *L'autonomie et la loi, comment est né le code de la route ?*, 2000, L'Harmattan, Déviance et société, 209 p.
- KNETSCH J.**, *Le droit de la responsabilité et les fonds d'indemnisation*, préf. Yves Lequette et Christian Katzenmeier, 2013, LGDJ, Bibliothèque de droit privé, t. 548, 593 p.

LABBÉE X., *La condition juridique du corps humain avant la naissance et après la mort*, 1990, PUS, Manuels, 448 p.

LALOU R., *Étude sur la maxime : infans conceptus pro nato habetur en droit français*, Thèse Paris, 1904, 159 p.

LAMBERT-FAIVRE Y., PORCHY-SIMON S., *Droit du dommage corporel. Systèmes d'indemnisation*, 8^e éd., 2015, Dalloz, Précis, 957 p.

LANDEL J., NAMIN L., *Manuel de l'assurance automobile*, 4^e éd., 2008, L'Argus de l'Assurance, Les fondamentaux de l'assurance, 428 p.

LARCHER F., *Aides à la conduite automobile et droit français de la responsabilité civile*, Thèse soutenue à l'Université du Mans, 443 p.

LECLERCQ P., *La pensée juridique du Procureur général Leclercq, Recueil*, t. I, 1953, Bruylant, Bruxelles, 484 p.

LEGEAIS R., *L'indemnisation des victimes d'accidents. Commentaire de la loi du 5 juillet 1985 et des textes qui l'ont complétée*, 1986, Sirey, coll. Sirey, 248 p.

LÉONARD TH., *Conflits entre droits subjectifs, libertés civiles et intérêts légitimes. Un modèle de résolution basé sur l'opposabilité et la responsabilité civile*, Bruxelles, 893 p.

LÉVY C., *La personne humaine en droit*, Thèse Paris I, 2000, 426 p.

MARGUÉNAUD J.-P., (dir. SUDRE F.), *L'interprétation de la Convention européenne des droits de l'homme*, 1998, Bruxelles, 354 p.

MAUCLAIR S., *Recherche sur l'articulation entre le droit commun et le droit spécial en droit de la responsabilité civile extracontractuelle*, 2013, Institut Universitaire Varenne, Thèses, 486 p.

MAURER B., *Le principe de respect de la dignité humaine et la Convention européenne des droits de l'homme*, 1999, La documentation française, Monde européen et international, 555 p.

MAZIÈRE P., *Le principe d'égalité en droit privé*, 2003, PUAM, Institut de Droit des Affaires, Thèse, 477 p.

MEKKI M., (coord.), *Avant-projet de réforme du droit de la responsabilité : l'art et la technique du compromis*, 2016, LGDJ, Forum, 186 p.

MÉNARD B., *L'anormalité en droit de la responsabilité civile*, Thèse Lyon 3, 2020, 643 p.

MERABET S., *Vers un droit de l'intelligence artificielle*, 2020, Dalloz, Nouvelle Bibliothèque de Thèses, vol. 197, 558 p.

MICHOUD L., *La théorie de la personnalité morale et son application au droit français*, 1^e éd., 2020, LGDJ, Panthéon-Assas, 560 p.

- MILET L.**, *La protection juridique des victimes d'accident de trajet*, 2002, LGDJ, Thèses, Bibliothèque de Droit social, t. 35, 480 p.
- MONNIER P.**, *Traité théorique et pratique de la responsabilité civile en matière d'accidents d'automobile*, 2^e éd., 1960, Paris, Études de droit et de jurisprudence, 684 p.
- MONTANIER J.-C.**, *L'incidence des prédispositions de la victime sur la causalité du dommage*, 1981, Thèse Grenoble II, 531 p.
- MORÉTEAU O.**, *Principes du droit européen de la responsabilité civile*, 2011, Société de législation comparée, Droit comparé et européen, 266 p.
- MORLET L.**, *L'influence de l'assurance accidents corporels sur le droit privé de l'indemnisation*, Thèse Le Mans, 2003, 576 p.
- NEVEJANS N.**, *Traité de droit et d'éthique de la robotique civile*, 2017, LEH éd., Science, Éthique et Société, 1230 p.
- NEYRET L.**, *Atteintes aux vivants et responsabilité civile*, 2006, LGDJ, Bibliothèque de droit privé, t. 468, 728 p.
- PARACHKÉVOVA-RACINE I., RACINE J.-B., MARTEU TH.** (dir.), *Droit et objets connectés. The law and connected objects*, 2020, Larcier, Création Information Communication, 277 p.
- PAVIA M.-L., REVET TH.** (dir.), *La dignité de la personne humaine*, 1999, Économica, Études juridiques, 181 p.
- PELLISSIER G.**, *Le principe d'égalité en droit public*, 1996, LGDJ, Systèmes, 143 p.
- PICHARD M.**, *Le droit à. Étude de législation française*, 2006, Économica, Recherches Juridiques, 566 p.
- PIERRE P.**, *Vers un droit des accidents : le report de la responsabilité sur l'assurance*, Thèse Rennes, 1992, 934 p.
- PLATON S.**, *La coexistence des droits fondamentaux constitutionnels et européens dans l'ordre juridique français*, 2007, Fondation Varenne, Collection des Thèses, 709 p.
- POUSSON J., POUSSON A.**, *L'affection et le droit*, 1990, CNRS, coll. « Sciences sociales », 416 p.
- PRADEL X.**, *Le préjudice dans le droit civil de la responsabilité*, 2004, LGDJ, Bibliothèque de droit privé, t. 415, 528 p.
- RABUT A.**, *De la notion de faute en droit privé*, 1949, LGDJ, 222 p.
- RAYNAUD J.**, *Les atteintes aux droits fondamentaux dans les actes juridiques privés*, Thèse soutenue le 3 décembre 2001 à l'Université de Limoges, 366 p.
- ROCHFELD J.**, *Les grandes notions du droit privé*, 2013, PUF, Thémis droit, 562 p.

ROUBIER P., *Droits subjectifs et situations juridiques*, 1963, Dalloz, Philosophie du droit, 451 p.

ROUXEL S., *Recherche sur la distinction du dommage et du préjudice*, Thèse Grenoble II, 1994, 680 p.

RUSSO C., *De l'assurance de responsabilité à l'assurance directe. Contribution à l'étude d'une mutation de la couverture des risques*, 2001, Dalloz, Nouvelle Bibliothèque de thèses, 341 p.

SAINT-JAMES V., *La conciliation des droits de l'homme et des libertés en droit public français*, 1995, PUF, Publications de la Faculté de droit et des sciences économiques de l'Université de Limoges, 511 p.

SALEILLES R.,

- *Les Accidents du travail et la responsabilité civile (essai d'une théorie objective de la responsabilité délictuelle)*, éd. 1897, Hachette Livre-BNF, 2016, 98 p.
- *De la personnalité juridique. Histoire et théories. Vingt-cinq leçons d'introduction à un cours de droit civil comparé sur les personnes juridiques*, 2003, La Mémoire du droit, Références, 664 p.
- *De la personnalité juridique : histoire et théorie*, 1910, LGDJ, 686 p.

SAVATIER R., *Les Métamorphoses économiques et sociales du droit civil d'aujourd'hui*, 2^e éd., 1952, Librairie Dalloz, 454 p.

SCHELER M., *Nature et formes de la sympathie : contribution à l'étude des lois de la vie émotionnelle*, 2003, Payot, Petite Bibliothèque Payot, 480 p.

SÉVERIN J., *La protection des droits subjectifs par la responsabilité civile*, 2012, thèse UT1 Capitole, 750 p.

SIEW-GUILLEMIN A.-S., *La famille à l'épreuve des droits fondamentaux*, Thèse Université Côte d'Azur, 2017, 493 p.

SIMONDON G., *Du mode d'existence des objets techniques. Nouvelle édition revue et corrigée*, 2012, Aubier, 367 p.

STARCK B., *Essai d'une théorie générale de la responsabilité civile considérée en sa double fonction de garantie et de peine privée*, préf. Maurice Picard, 1947, L. Rodstein, 503 p.

TRÉMEAU J., *La réserve de la loi. Compétence législative et Constitution*, 1997, PUAM, Économica, 414 p.

TUNC A.,

- *Pour une loi sur les accidents de la circulation*, 1981, Économica, Études juridiques comparatives, 278 p.
- *La sécurité routière, Esquisse d'une loi sur les accidents de la circulation*, 1966, Librairie Dalloz, 75 p.

VIGNAUX G., *La chirurgie moderne. Ou l'ivresse des métamorphoses*, 2010, éd. Pygmalion, 276 p.

VIGNON-BARRAULT A., *Intention et responsabilité civile*, t. II, 2004, PUAM, 750 p.

VINEY G.,

- *L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation*, 1992, LGDJ, Droit des affaires, 218 p.
- *Le déclin de la responsabilité individuelle*, 1965, LGDJ, Bibliothèque de droit privé, 416 p.

VINGIANO I., *Véhicule autonome : qui est responsable ? Impacts de la délégation de conduite sur les régimes de responsabilité*, 2019, LexisNexis, Actualité, 164 p.

VON BAR CH., CLIVE E. (éd.), *Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law, Draft Common Frame of Reference (DCFR)*, vol. IV, 2010, OUP, 1604 p.

WICKER G., *Les fictions juridique. Contribution à l'analyse de l'acte juridique*, 1996, LGDJ, Bibliothèque de droit privé, t. 253, 440 p.

XYNOPOULOS G., *Le contrôle de proportionnalité dans le contentieux de la constitutionnalité et de la légalité : Espagne, Allemagne, Angleterre*, 1995, LGDJ, Bibliothèque de droit public, t. 179, 468 p.

III- DICTIONNAIRES, ENCYCLOPÉDIES ET RÉPERTOIRES
--

ALLAND D., RIALS S., (dir.), *Dictionnaire de la culture juridique*, 2003, Lamy, PUF, 1649 p.

ANDRIANTSIMBAZOVINA J., GAUDIN H., MARGUÉNAUD J.-P., RIALS S., SUDRE F. (dir.), *Dictionnaire des Droits de l'Homme*, 1^{ère} éd., 2008, PUF, Quadrigé, 1074 p.

ANTONI D., « Le risque automobile », in *Encyclopédie de l'assurance*, 1997, Économica, 1782 p.

BISSARDON S., *Guide du langage juridique. Vocabulaire, pièges et difficultés*, 4^e éd., 2013, LexisNexis, 611 p.

CORNU G., (dir. Association Henri Capitant),

- *Vocabulaire juridique*, 13^e éd., 2020, PUF, Quadrigé, 1091 p.
- *Vocabulaire juridique*, 11^e éd., 2016, PUF, Quadrigé, 1100 p.

REY-DEBOVE J., REY A., (dir.), *Le nouveau Petit Robert, Dictionnaire alphabétique et analogique de la langue française*, Le petit Robert, 2008, 2837 p.

ABRAVANEL-JOLLY S.,

- « Impact de la faute du conducteur victime sur la garantie individuelle conducteur ? », *BJDA* 2020, comm. 6.
- « Un droit à indemnisation pour le conducteur victime ? (à la suite du projet de réforme de la responsabilité civile du 13 mars 2017) », *BJDA* 2017, doss. n° 2.

AFROUKH M., BOITEUX-PICHERAL C., HUSSON-ROCHCONGAR C., « Évolutions de la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme – Premier semestre 2019 », *RDLF* 2019, chr. n°47.

AKANDJI-KOMBÉ J.-F., « La libre circulation des personnes : perspectives actuelles », in LECLERC S., (éd.), *La libre circulation des personnes dans l'Union Européenne*, 2010, Bruylant, Rencontres européennes, pp. 7-14.

ALT-MAES F.,

- « Les nouveaux droits reconnus à la victime d'un mineur », *JCP* 1992, I, 3627.
- « Une résurgence du passé : la présomption d'irresponsabilité de l'art. 3, al 2 et 3, de la loi du 5 juill. 1985 », *D.* 1990, p. 219.

ARCHAMBAULT L., MURRAY D., « L'accès aux données des véhicules sous le contrôle de la CNIL », *Argus de l'assurance*, 2021.

AUBERT J.-L., « L'arrêt *Desmares* : une provocation... à quelles réformes ? », *D.* 1983, chr. p. 1.

AUNE A.-C., « La réception des "droits à" dans le Code civil sous l'impulsion des droits de l'Homme », in CHABOT J.-L., DIDIER P.-H., FERRAND J., *Le Code Civil et les droits de l'Homme*, 2005, L'Harmattan, La librairie des humanités, pp. 191-213.

BACACHE M., « Dommage corporel », *D.* 2020, p. 2142.

BACACHE-GIBEILI M.,

- « Obligation de minimiser le dommage », in MALLET-BRICOUT B., (dir.), *Vers une réforme de la responsabilité civile française*, 2018, Dalloz, Thèmes & commentaires, Actes, pp. 97-108.
- « La nomenclature : une norme ? », *Gaz. pal.* déc. 2014, p. 36.

BAKOCHE D., « Les prédispositions de la victime peuvent-elles lui être opposées pour limiter son droit à réparation ? », *Lexbase privé*, juin 2016, n°659.

BARSAN I. M., « La voiture autonome : aspects juridiques », *Communication Commerce électronique*, 2018, n°2, étude 3.

BAUD J.-P., « Le corps, personne par destination », in *Droit des personnes et de la famille, Mélanges à la mémoire de Danièle Huet-Weiller*, 1994, LGDJ, PUS, Maison des Sciences de l'Homme de Strasbourg n° 17, pp. 13-17.

BÉGUIN-FAYNEL C., « Responsabilité civile et assurance dans la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 », *L'essentiel*, *RDA* 2020, n°2, p. 2.

BEHAR-TOUCHAIS M., « Observations sur l'exigence d'imputabilité du dommage à l'accident de la circulation », *JCP* 1991, I, 3492.

BEIGNIER B.,

- « Faute intentionnelle et cause exclusive de l'accident de la circulation », *D.* 2004, p. 2324.
- « Respect et protection du corps humain. – La mort », *J.Cl. Civil Code*, art. 16 à 16-14, fasc. 70, n° 10.

BELLIS K., « Réforme du droit de la responsabilité civile, préjudices réparables et office du juge. Le cas particulier du préjudice médiateur de privation d'assistance », *D.* 2020, p. 2025.

BENSAMOUN A.,

- « La personne robot », *D.* 2017, p. 2044.
- « Des robots et du droit... », *D. IP/IT* 2016, p. 281.
- « Droit des robots : science-fiction ou anticipation ? », *D.* 2015, p. 1640.

BENSAMOUN A., LOISEAU G., « La gestion des risques de l'intelligence artificielle. De l'éthique à la responsabilité », *JCP G* 2017, n°46, p. 1203.

BERG O., « Les dommages réparables dans les projets européens », in Recueil des travaux du Groupe de Recherche Européen sur la Responsabilité Civile et l'Assurance (GRERCA), *Le droit français de la responsabilité civile confronté aux projets européens d'harmonisation*, 2012, IRJS, Bibliothèque de l'Institut de recherche juridique de la Sorbonne-André Tunc, pp. 609-634.

BERTOLASO S., « Droit à réparation – Conditions de la responsabilité délictuelle – Divers dommages réparables : dommages aux biens », *J.-Cl. Civil*, Fasc., 110.

BIGOT J.,

- « Les trois lectures de la loi Badinter », *JCP* 1987, I, 3278.
- « L'arrêt Desmares : retour au néolithique », *JCP* 1982, I, 3090.

BIOY M.,

- « Le droit à la personnalité juridique », *RDLF* 2012, chr. n°12.
- « Le droit à la personnalité juridique », in Colloque (dir. BIOY X.), *La personnalité juridique*, (Journées du 24 et 25 novembre 2011), PUT 1 Capitole, pp. 97-113.

BÎRSAN C., RENUCCI J.-F., « La Cour européenne des droits de l'homme précise le droit de propriété », *D.* 2005, p. 870.

BLANC G., « L'inapplicabilité de la loi du 5 juillet 1985 à un accident impliquant un tramway », *D.* 1997, p. 213.

BLOCH C.,

- « Chronique de responsabilité civile », *JCP* 2020, doct. 503.
- « Ne l'appellez plus loi Badinter (à propos du projet de réforme du droit de la responsabilité civile) », *RCA* mai 2017, alerte 11.
- « Responsabilité civile », *JCP G* 2011, doct. 435.
- « Dommage corporel : reconstitution des préjudices fonctionnel et d'agrément à l'aune de la nomenclature Dintilhac », *JCP* 2009, chr. 248.

BORELLA F., « Le concept de dignité de la personne humaine », in *Éthique, Droit et dignité de la personne, Mélanges Christian Bolze*, 1999, *Économica*, pp. 29-39.

BORGHETTI J.-S.,

- « Civil Liability for Artificial Intelligence : What should its Basis Be ? », *Revue des Juristes de Sciences Po* 2019, n°17, p. 9.
- « Un pas de plus vers la réforme de la responsabilité civile : présentation du projet de réforme rendu public le 13 mars 2017 », *D.* 2017, p. 770.
- « L'accident généré par l'intelligence artificielle autonome », in *Le droit civil à l'ère du numérique*, Actes du colloque du Master 2 droit privé général et du laboratoire de droit civil, *JCP* 2017, n° spécial, p. 23-28.
- « L'accident généré par l'intelligence artificielle », *JCP* 2017, n° spécial, p. 41.
- « L'avant-projet de réforme de la responsabilité civile. Vue d'ensemble de l'avant-projet », *D.* 2016, p. 1386.
- « L'accident fait générateur de responsabilité », *RCA* 2015, dossier n°3.
- « Des principaux délits spéciaux », in Terré F. (dir.), *Pour une réforme du droit de la responsabilité civile*, Dalloz, 2011, pp. 163-183.
- « Les intérêts protégés et l'étendue des préjudices réparables en droit de la responsabilité civile », in *Liber amicorum, Études offertes à Geneviève VINEY*, 2008, LGDJ, Coll. Mélanges, pp. 145-171.

BORIES S., « Les confins de l'irresponsabilité de la victime d'un accident de la circulation ou la faute inexcusable devant le juge du premier degré », *Gaz. pal.* 1992, p. 679.

BOSSU B., « La dignité de la personne humaine », in *Lamy Droit des personnes et de la famille*, Lamy, Coll. Lamy Droit civil, mai 2008, étude 208.

BREILLAT D., « La hiérarchie des droits de l'homme », in *Droit et politique à la croisée des cultures, Mélanges Philippe Ardant*, 1999, LGDJ, Mélanges, pp. 353-372.

BRUGUIÈRE J.-M., « Dans la famille des droits de la personnalité, je voudrais », *D.* 2011, chr. p. 28.

BRUN PH.,

- « Synthèse-Dommage à la personne », *JurisClasseur, Responsabilité civile et Assurances*, juin 2021.
- « Propos introductif à deux voix : quelle(s) politique(s) juridique(s) pour réformer la responsabilité civile ? », in MALLET-BRICOUT B. (dir.), *Vers une réforme de la responsabilité civile française*, 2018, Dalloz, Thèmes & commentaires, Actes, pp. 1-15.
- « Les préjudices réparables en droit français positif et prospectif », in Recueil des travaux du Groupe de Recherche Européen sur la Responsabilité Civile et l'Assurance (GRERCA), *Le droit français de la responsabilité civile confronté aux projets*

européens d'harmonisation, 2012, IRJS, Bibliothèque de l'Institut de recherche juridique de la Sorbonne-André Tunc, pp. 597-608.

- « Observations sommaires sur la faute du conducteur victime dans la loi du 5 juillet 1985 », in *Responsabilité civile et assurances, Études offertes à Hubert Groutel*, 2006, LexisNexis, Litec, pp. 65-78.
- « Personnes et préjudice », *Revue générale de droit de la Faculté d'Ottawa*, 2003, p. 187.

CADIET L.,

- « Sur les faits et méfaits de l'idéologie de la réparation », in *Le juge entre deux millénaires*, Mélanges offerts à Pierre Drat, 2000, Dalloz, pp. 495-510.
- « Les métamorphoses du préjudice », in *Les métamorphoses de la responsabilité, Colloque commun aux Facultés de droit de l'Université de Montréal, de l'Université catholique de Nimègue et de l'Université de Poitiers, 6^e journées René Savatier, Poitiers, 15/16 mai 1997*, 1998, PUF, p. 37.

CALAIS B., « La mort et le droit », *D.* 1985, p. 73.

CALLU M.-F., « Le regard du droit sur la fin de vie », in PY B. (dir.), *La Mort et le Droit*, 2010, PU de Nancy, « Santé, qualité de vie et handicap », pp. 65-72.

CAMPROUX M.-P., « La loi du 5 juill. 1985 et son caractère exclusif », *D.* 1994, chr. p. 109.

CAPITANT H., « La responsabilité du fait des choses inanimées après l'arrêt des Chambres réunies », *DH.* 1930, p. 29.

CARVAL S., « L'implication et la causalité », *RCA* 2015, doss. 15.

CASAUX-LABRUNÉE L., « Le droit à la santé », in CABRILLAC R. (dir.), *Libertés et droits fondamentaux 2021*, 27^e éd., 2021, Dalloz, Spécial CRFPA, pp. 935-962.

CHABAS F.,

- « Notion et rôle de l'implication du véhicule au sens de la loi du 5 juill. 1985 », *Gaz. pal.* 1986, 1, doctr. p. 64.
- « L'interprétation des articles 2 à 6 de la loi du 5 juillet 1985 et la question des recours », *Gaz. pal.* 1994, doctr. p. 663.
- « La notion de préjudice de contamination », *RCA* 1998, n^o spéc., p. 20.
- « Commentaire de 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" », *JCP* 1985, I, 3205.

CHAMBONNAUD C., « L'indemnisation des victimes inconscientes », in Colloque, organisé à Bordeaux le 10 mai 1990, *Les grands handicapés*, *Gaz. pal.* 1991, 2, doctr. p. 321.

CHAMPEIL-DESPLATS V., « La notion de droit "fondamental" et le droit constitutionnel français », *D.* 1995, p. 323.

CHARTIER Y., « Accident de la circulation, accélération des procédures d'indemnisation », *D.* 1986, n^o Hors-série.

CHATILA R., « Intelligence artificielle et robotique : un état des lieux en perspective avec le droit », *D. IP/IT* 2016, p. 284

CHÉNÉDÉ F., « La fondamentalisation du droit privé », *RDA* (revue du droit d'Assas), 2004, p. 33.

CHOMIAC DE SAS P.-X., « Un droit autonome pour les véhicules autonomes », *RLDI* 2017, n°133, p. 52.

CHONÉ-GRIMALDI A.-S., GLASER PH., « Responsabilité civile du fait du robot doué d'intelligence artificielle : faut-il créer une responsabilité robotique », *CEE* 2018, Alerte 1.

CHRICHTON C., « Union européenne et intelligence artificielle : état des propositions », *D. actu.* 2020.

CIPRIANI C., ANTFOLK C., BALKENIUS C., ET AL., « A novel concept for a prosthetic hand with a bidirectional interface : a feasibility study », *IEEE Transactions on Biomedical Engineering* 56, 2009, pp. 2739-2743.

COHEN-HADRIA Y., « Le véhicule connecté : un objectif connecté comme les autres ? », *D. IP/IT*, 2018, p. 179.

CONTE PH.,

- « Quel droit civil enseigner ? », *RTD civ.* 1998, p. 292.
- « Le législateur, le juge, la faute et l'implication » (la fable édifiante de l'autonomie de la loi du 5 juillet 1985) », *JCP* 1990, I, 3471.

CORNUT E. « La faute péremptoire du conducteur victime », *D.* 2006, p. 425.

COTIGA A., « Le droit constate-t-il ou génère-t-il l'existence de la personne morale ? », *Dr. fam.* 2012, dossier 7.

COULON C.,

- « L'aptitude à circuler, critère de l'obligation d'assurer son véhicule », *RCA* 2018, n°313.
- « Révision de la Convention de Vienne sur la circulation routière : les voitures autonomes (pas tout à fait) sur la ligne de départ », *RCA* 2016, alerte 17.
- « Du robot en droit de la responsabilité civile : à propos des dommages causés par les choses intelligentes », *RCA* 2016, étude 6.

CROCQ L., « L'expertise des victimes de traumatismes psychiques », in *La psychiatrie à l'épreuve de la justice*, 2011, TD éd, pp. 37-51.

CROUZY V., « La clause de réduction majoration », *Juris. Auto*, Mars 2010, p. 50.

CROZE H., « De l'intelligence artificielle à la morale artificielle. Les dilemmes de la voiture autonome. Libres propos », *JCP* 2018, 378.

CUKIER B., « La loi du 5 juillet 1985 et le fondement des recours entre coimpliqués », *Gaz. pal.* 1988, 1, doctr. p. 77.

DAUPS TH., « Le robot, bien ou personne ? Un enjeu de civilisation ? », *LPA* 2017, n°126, p. 7.

DE CICCO D., HELLEPUTTE C.-A., « Cybersecurity as Driver of Trust in Connected and Automated Vehicles : Does the Current EU Framework(s) Pass the Crash Test ? », in STROWEL A., LAZARO CH. (dir.), *Des véhicules autonomes à l'intelligence artificielle*, Droit, politique et éthique, 2020, Larcier, UC Louvain, CRIDES, pp. 151-183.

DE CONINCK B., DUBUISSON B., « L'indemnisation automatique des usagers faibles, victimes d'accidents de la circulation », in *L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation en Europe*, 2015, Recueil des travaux du GRERCA, coll. du GRERCA, Bruylant, pp. 25-45.

DELAGE P.-J., « La primauté de la personne », *D.* 2011, p. 173.

DELBEZ F., « Fiche pratique 1. Préjudice extrapatrimonial en cas de survie de la victime directe : le préjudice d'affection », *Gaz. pal.* 2011, éd. spéc., dossier p. 1203.

DELVOLVÉ P., « Sécurité et sûreté », *RFDA*, 2011/6, p. 1085.

DEMOGUE R., « La notion de sujet de droit. Caractères et conséquences », *RTD civ.* 1909, p. 611.

DESFOUGÈRES E., « L'appréhension des véhicules autonomes par la loi du 5 juillet 1985 relative aux accidents de la circulation », *RISEO* 2018-1, p. 85.

DOGAN E., RAHAL M.-C., DEBORNE R., DELHOMME P., KEMENY A., PERRIN J., « Transition of Control in a Partially Automated Vehicle : Effects of Anticipation and Non-Driving-Related Task Involvement », in *Transportation Research : Part F, Traffic Psychology and Behaviour*, 2017, pp. 205-215.

DONDERO B.,

- « L'intelligence artificielle, vers un statut autonome ? », *RDA* 2018, n°15, p. 12.
- « La reconnaissance du préjudice moral des personnes morales », *D.* 2012, p. 2285.

DORD O., « Droits fondamentaux (Notion de – et théorie des –) », in ANDRIANTSIMBAZOVINA J., GAUDIN H., MARGUÉNAUD J.-P., RIALS S., SUDRE F. (dir.), *Dictionnaire des Droits de l'Homme*, 1^{ère} éd., 2008, PUF, Quadrige, 1074 p., pp. 262-264.

DREYER E., « La fonction des droits fondamentaux dans l'ordre juridique », *D.* 2006, p. 748.

DUBOIS L., « Santé (Droit à la-) », in ANDRIANTSIMBAZOVINA J., GAUDIN H., MARGUÉNAUD J.-P., RIALS S., SUDRE F. (dir.), *Dictionnaire des Droits de l'Homme*, 1^{ère} éd., 2008, PUF, Quadrige, pp. 698-700.

DUMÉRY A., « Pour l'application de la loi Badinter aux véhicules autonomes », *RLDC*, n°174, 2019.

DUPRET J.-P., « À la recherche d'une protection constitutionnelle du corps humain : la décision n° 94-343/344 DC du 27 juillet 1994 », *LPA* n° 149.

DUPRÉ DE BOULOIS X.,

- « Existe-t-il un droit fondamental à la sécurité ? », *RDLF* 2018, chr. 13.
- « Les droits fondamentaux des personnes morales », in Colloque (dir. BIOY X.), *La personnalité juridique* (Journées du 24 et 25 novembre 2011), éd. PUT 1 Capitole, pp. 203-219.

DURRY G.,

- « Conclusions », in Colloque relatif à l'avant-projet de réforme du droit de la responsabilité, *RDC* 2007, p. 181.
- « Plaidoyer pour une meilleure réparation et prise en charge par l'assurance des dommages corporels du conducteur », *Risques* 1999, n°38, p. 104.
- « Rapport de synthèse au colloque », in *Le préjudice, questions choisies*, *RCA* 1998, n° spéc., p. 32.
- « Le recours de l'assureur du responsable », *RGAT*, 1988, n° spéc., p. 125.

EDELMAN B.,

- « La dignité de la personne humaine, un concept nouveau », *D.* 1997, p. 186.
- « Vers une approche juridique du vivant », *D.* 1980, p. 329.

ESMEIN P., « La commercialisation de la douleur morale », *D.* 1954, chr. p. 113.

EYRAUD B., VIDAL-NAQUET P., « La vulnérabilité saisie par le droit », Centre Max Weber, CNRS-Université de Lyon, p. 8.

FABRE-MAGNAN M.,

- « Le dommage existentiel », *D. actu.* 2010, p. 2376.
- « Dignité humaine », in ANDRIANTSIMBAZOVINA J., GAUDIN H., MARGUÉNAUD J.-P., RIALS S., SUDRE F. (dir.), *Dictionnaire des Droits de l'Homme*, 1^{ère} éd., 2008, PUF, Quadrige, pp. 285-291.

FAGNART J.-L., « Vers un droit européen du dommage corporel ? », in *Droit et économie de l'assurance et de la santé, Mélanges en l'honneur de Yvonne Lambert-Faivre et Denis-Clair Lambert*, 2002, Dalloz, pp. 178-187.

FARJAT G., « Entre les personnes et les choses, les centres d'intérêts. Prolégomènes pour une recherche », *RTD civ.* 2002, p. 221.

FENOUILLET D., « Protection de la personne. Principes », *J.-Cl. Civ.*, Appr. Art. 16 à 16-12, Fasc. 10, n° 13.

FIECHTER-BOULVARD F., « La notion de vulnérabilité et sa consécration par le droit », in *COHET-CORDEY F. (dir.), Vulnérabilité et droit. Le développement de la vulnérabilité et ses enjeux en droit*, PUG, 2000, pp. 13-32.

FIERENS J., « La dignité humaine comme concept juridique », in FERRAND J., PETIT H. (dir.), *Fondations et naissances des droits de l'homme*, t. I, 2004, L'Harmattan, La Librairie des Humanités, pp. 171-184.

FRAISSEIX P., « Les droits fondamentaux, prolongement ou dénaturation des droits de l'homme ? », *RDP* 2001, p. 531.

FROMONT F., « Les droits fondamentaux dans l'ordre juridique de la République fédérale allemande », in *Recueil d'études en hommage à Charles Eisenmann*, 1977, Cujas, Mélanges, pp. 49-64.

GABILLY C., « Réflexion sur les nouveaux préjudices liés aux catastrophes : point de vue d'une mutuelle », in Séminaire FORM-OSE, Droit des catastrophes et gestion de crise, 14, 15 et 16 oct. 1998, Niort.

GALLANT E., « L'indemnisation de la perte de recettes dans le cadre de la loi du 5 juillet 1985 relative aux accidents de la circulation », *D.* 2001, p. 30.

GALLMEISTER I., « La conduite en état d'ébriété n'est pas nécessairement une faute en relation avec le dommage », *D.* 2007, p. 1199.

GANASCIA J.-G., « Tous en voiture sans chauffeur dans 20 ans : hypothèse moins folle qu'il n'y paraît », *Atlantico.fr*, 2014.

GARNIER J., « De l'arrêt *Teffaine* aux arrêts *Jand'heur* », in LEDUC F. et al, *La responsabilité du fait des choses : réflexions autour d'un centenaire*, Actes du colloque, Faculté de droit et des sciences économiques du Mans, 7 juin 1996, 1997, *Économica*, Université du Maine, pp. 25-34.

GAUDRAT PH., « La structure juridique des propriétés intellectuelles », in BOUDOT M., VEILLON D. (dir.), *Les propriétés*, 2015, LGDJ, Droit et Sciences sociales, pp. 171-185.

GAZZANIGA J.-L., « Les métamorphoses historiques de la responsabilité », in *Les métamorphoses de la responsabilité*, PUF, Sixième journée Savatier, Colloque Poitiers, 15 et 16 mai 1997, pp. 1-18.

GÉNY F., « Risques et responsabilité », *RTD civ.* 1902, p. 813.

GENZWURKER C., « La route en déroute ? État des lieux, responsabilité et recours en cas d'accident », *L'argus de l'assurance, jur. auto*, 2018.

GILBERT C., « Quand l'acte de conduite se résume à bien se conduire. À propos du cadrage du problème « sécurité routière » », *Réseaux* 2008/1, n°147, p. 21.

GOBERT M., « Le principe de sauvegarde de la dignité de la personne humaine », in PAVIA M.-L. et REVET T. (dir.), *La dignité de la personne humaine*, 1999, *Économica*, Études juridiques, pp. 161-168.

GODEFROY L. « Les algorithmes : quel statut juridique pour quelles responsabilités ? », *CCE* 2017, n°11, étude 18, spéc. n°16.

GOLA R. « L'adaptabilité de la règle de droit face à l'émergence des véhicules connectés et autonomes », *RLDI* 2017, n°133, p. 57.

GOMAA N., « La réparation du dommage et l'exigence d'un intérêt légitime juridiquement protégé », *D.* 1970, chr. p. 145.

GOUT O., « Le dommage corporel », in MALLEY-BRICOUD B. (dir.), *Vers une réforme de la responsabilité civile française*, 2018, Dalloz, Thèmes & commentaires, Actes, pp. 147-156.

GRANGE N., « Accès aux données. Des véhicules très bavards », *Bull. des transports et de la logistique*, 2021, n°3829.

GRANGER M.-A., « Existe-t-il un droit fondamental à la sécurité ? », *RSC* 2009, n°2, p. 273.

GRIDEL J.-P., « La personne morale en droit français », *RID comp.* 1990, p. 495.

GROMB S., « De la conscience dans les rapports végétatifs et de l'indemnisation », *Gaz. pal.* 1991, doct. p. 326.

GROUDEL H.,

- « Assurance RC auto : nouvelle précision apportée par la Cour de justice de l'Union européenne », *RCA* 2018, étude 13
- « L'article 29 de la loi du 5 juillet 1985 devant le Conseil constitutionnel », *RCA* 2017, étude 7.
- « Étendue de la garantie de l'assurance automobile », *RCA* 2015, dossier 17.
- « Comment traiter le dommage causé à soi-même ? Point de vue privatiste », *RCA* 2010, n° 3, dossier 12.
- « Des victimes laissées sur le bord de la route », *RCA* 2010, repère 8.
- « Le conducteur victime et la Constitution », *RCA* 2010, repère 9.
- « Conducteur victime : la théorie de la déchéance jetée aux oubliettes », *D.* 2007, p. 1839.
- « Contamination par transfusion et accident de la circulation : l'épilogue », *RCA* 2006, étude 13, p. 10.
- « Les vingt ans de la loi du 5 juillet 1985 : quand les cours d'appel gâchent la fête », *RCA* 2005, étude 13.
- « Il y a véhicule terrestre à moteur et véhicule terrestre à moteur ! », *RCA* 1998, p. 6.
- « La loi du 5 juillet 1985 et la 2^e chambre civile de la cour de cassation : encore des interrogations », *RCA* 1998, chr. p. 27.
- « Le conducteur victime rétabli dans ses droits », *D.* 1997, p. 18.
- « Faute du conducteur victime », *RCA* 1997, chr. 22.
- « Le recours entre coauteurs d'un accident de la circulation », *D.* 1990, chr. p. 211.
- « La réparation du préjudice des grands handicapés », *RCA* 1989, chr. 2.
- « Les domaines respectifs de la responsabilité de droit commun et de l'indemnisation fondée sur la loi du 5 juillet 1985 », *RCA* 1989, chr. 33.
- « Quelques aspects de l'indemnisation des atteintes à la personne », *RCA* 1989, chr. 36.
- « L'implication du véhicule dans la loi du 5 juillet 1985 », *D.* 1987, chr. p. 1
- « La pluralité de coauteurs dans un accident de la circulation », *D.* 1987, chr. p. 87.
- « Le fondement de la réparation instituée par la loi du 5 juillet 1985 », *JCP* 1986, I, 3244.

GUILBOT M.,

- « Le véhicule autonome, les conditions juridiques de son déploiement », *RISEO* 2018- 1, p. 49.
- « Le véhicule connecté », in CHÉRIGNY F., ZOLLINGER A. (dir.), *Les objets connectés*, Actes du colloque à l'occasion des 30 ans du Magistère en Droit des TIC, 2018, Droit & Sciences sociales, Université de Poitiers, Actes & Colloques, pp. 9-31.
- « Aides à la conduite, véhicule connecté et protection des données personnelles », APVP14, 5^e atelier Protection de la vie privée, juin 2014, Cabourg, France.

GUILBOT M., CHARLES L., « Enregistreur de données embarquées, des outils pour la preuve en cas d'accident ou d'infraction routière. Contexte juridique », *Rencontres de la Mobilité Intelligente*, 23-24 janv. 2019 – ATEC-ITS France.

GUILBOT M., LAURAIRE T., « Quel traitement juridique pour la donnée personnelle ? Illustration par la mobilité connectée et l'assurance automobile », *RGDA* 2019, n°08-09, p. 54.

GUTMANN D., « Du matériel à l'immatériel dans le droit des biens. Les ressources du langage juridique », in *Le droit et l'immatériel*, 1999, Dalloz, Archives de philosophie du droit, t. 43, pp. 65-78.

HAAS G., et al., « Conclusions aux fins de condamnation des professionnels de la circulation de l'intelligence artificielle EUREKA », in PRÉVOST S., ROYER E. (coord. éditoriale), *Intelligence artificielle, Grand angle*, 2019, Dalloz, pp. 255-266.

HASSLER T., LAPP V., « Droit à la dignité : le retour ! », *LPA* 1997, n° 14.

HAUSER J., « Les bornes de la personnalité juridique en droit civil », *Dr. Fam.* n° 9, 2012, doss. 4.

HELLERINGER G., GARCIA K., « Droits de l'homme/Droits fondamentaux », *RIDC*, 2- 2014, p. 314.

HENNEBEL L., « Les droits intangibles », in BRIBOSIA E., HENNEBEL L. (dir.), *Classer les droits de l'homme*, 2004, Bruylant Bruxelles, Penser le droit, pp. 195-218.

HILGER G., « Chapitre VII. L'homme augmenté et la responsabilité civile » in LABBÉE X. (dir.), *L'homme augmenté face au droit*, 2015, PU de Septentrion, p. 85.

HOCQUET-BERG S.,

- « Toi le père que je n'ai jamais eu », *RCA* 2018, étude 8.
- « Le fait des véhicules terrestres à moteur », *JCP* 2016, suppl. au n°30-35.
- « Les inégalités entre les victimes », *RCA* 2015, dossier 11, p. 17.
- « Être et le savoir », *RCA* 2013, étude 1, p. 8.
- « L'acceptation des risques en matière sportive enfin abandonnée ! », *RCA* 2011, étude 3.
- « Les prédispositions de la victime », in *Responsabilité civile et Assurances, Études offertes à Hubert Groutel*, 2006, LexisNexis, Litec, pp. 167-187.

HOUSSEAU S., « Des droits fondamentaux en assurance : les pesanteurs d'une autre galaxie », *RGDA* 2018, n°08-09, p. 387.

HUET J., « Pourquoi fallait-il en France une loi sur l'indemnisation des dommages consécutifs aux accidents de la circulation », in *Responsabilité et assurance, Mélanges Roger O. Dalcq*, 1994, Larcier, Bruxelles, pp. 293-310.

HUYETTE M., « La responsabilité civile des services éducatifs privés qui accueillent des mineurs délinquants » *D.* 2003, p. 2256.

JACOT-GUILLARMO O., « Rapports entre démocratie et droits de l'homme », in *Conseil de l'Europe, Démocratie et droits de l'homme*, Kehl/Strasbourg/Arlington, N.P. Engel, 1990, pp. 49-72.

JOSSERAND L., « La responsabilité du fait des automobiles devant les Chambres réunies de la Cour de cassation », *DH.* 1930, chr. p. 25.

JOUANNEAU B., « La place de la dignité chez Robert Badinter », in *L'exigence de justice, Mélanges en l'honneur de Robert Badinter*, 2016, Dalloz, Études, mélanges, travaux, pp. 499- 517.

JOURDAIN P.,

- « Préjudices extrapatrimoniaux des victimes par ricochet : l'indemnisation distincte de la souffrance et de l'affection », *RTD civ.* 2019, p. 595.
- « Une mini moto n'est pas un jouet mais un véhicule terrestre à moteur », *RTD civ.* 2016, p. 135.
- « Les recours en contribution », *RCA* 2015, n°9, dossier, art. 16.
- « Les préjudices d'angoisse », *JCP* 2015, doct. 739.
- « Conclusion prospective », *Gaz. pal.*, déc. 2014, p. 36.
- « Rapport introductif », in *Colloque, Accident de circulation : la loi Badinter, aujourd'hui et demain*, *RCA* 2012, dossier spécial n°16, p. 8.
- « Existe-t-il un droit subjectif à la sécurité », in *NICOD M. (dir.), Qu'en est-il de la sécurité des personnes et des biens ?*, Actes du colloque des 19 et 20 septembre 2006, 2008, Presses de l'Université Toulouse 1 Capitole, LGDJ, Travaux de l'IFR, Mutation des normes juridiques, n°7, pp. 76-82.
- « Du critère de la responsabilité civile », in *Liber amicorum, Études offertes à Geneviève Viney*, 2008, LGDJ, Coll. Mélanges, pp. 553-562.
- « Faute de la victime conductrice : l'Assemblée plénière maintient l'exigence de causalité », *RTD civ.* 2007, p. 789.
- « Faute de la victime conductrice : le retour à l'orthodoxie de l'assemblée plénière de la Cour de cassation », *JCP* 2007, II, 10078.
- « Incidence de la faute du conducteur victime : la chambre criminelle rejoint la deuxième chambre civile », *RTD civ.* 2005, p. 790.
- « Domaine et conditions d'application de la loi du 5 juillet 1985 », *Gal. pal.* 1995, I, p. 642.
- « Le conducteur d'un véhicule est-il responsable des dommages qu'il cause à une société d'autoroute ? », *RTD civ.* 1994, p. 868.
- « Implication et causalité dans la loi du 5 juillet 1985 », *JCP* 1994, I, 3794.

KAYSER P.,

- « Remarques sur l'indemnisation du dommage moral dans le droit contemporain », in *Études offertes à Jean Macqueron*, 1970, PUAM, p. 411-429.
- « Les droits de la personnalité, aspects théoriques et pratiques », *RTD civ.* 1971, p. 445.

KLEITZ C., « “Il faut que le droit français redevienne un modèle” - Entretien avec François Terré », *Gaz. pal.* sept. 2010, p. 8.

KNETSCH J.,

- « Réforme de la responsabilité civile : faut-il soumettre les accidents ferroviaires au régime de la loi Badinter ? », *D.* 2019, p. 138.
- « Faut-il décontractualiser la réparation du dommage corporel », *Rev. des contrats* 2016/4, p. 801.
- « Le traitement préférentiel du dommage corporel », *JCP* 2016, suppl., n°30-35 p. 9.
- « La désintégration du préjudice moral », *D.* 2015, chr. p. 443.

KULLMAN J., « Suicide et assurance : une déjà vieille notion, mais un tout nouveau régime », *RGDA* 2002, n°4, p. 907.

KULLMANN J., MAYAUX M., « L'accident corporel », *RCA* juill. 2015, dossier 5.

LABBÉE X.,

- « L'homme augmenté », *D.* 2021, p. 2323.
- « Respect et protection du corps humain. - L'homme robotisé », *J.-Cl. Civil, Fasc. 56*, 2021.
- « Le robot humanoïde face au droit », in FLOUR Y., BOYER P.-L. (dir.), *Transhumanisme : questions éthiques et enjeux juridiques*, 2020, Paroles et sciences, UCO, pp. 165-183.
- « La fin du monde, la fin du droit ou la transition juridique ? », *D.* 2019, p.78.
- « L'œuvre d'art, le droit et l'humanité », *D.* 2019, p. 897.
- « Faut-il personnifier la voiture autonome ? », *D.* 2019, p. 1719.
- « Le corps humain connecté », *Gaz. pal.* 2018, n°09, p. 15.
- « Le cyborg accidenté de la route », *Gaz. pal.* 2013, n°024.
- « Le chien-prothèse (suite) », *D.* 2000, p. 750.
- « Le chien-prothèse », *D.* 1999, p. 350.

LACHIÈZE CH., « Intelligence artificielle : quel modèle de responsabilité ? », *D. IP/IT*, 2020, p. 663.

LADRIERE J., « L'éthique et les intérêts collectifs », in X^{ème} journées d'études juridiques Jean DADIN, 1982, Bruylant, Bruxelles.

LAGARDE X., « Avant-propos », in Rapport annuel de la Cour de cassation, *Les personnes vulnérables dans la jurisprudence de la Cour de cassation*, 2009, La documentation française.

LAMBERT-FAIVRE Y.,

- « L'éthique de la responsabilité », *RTD civ.* 1998, p. 1.
- « Le dommage corporel entre l'être et l'avoir », *RCA* 1997, chr. 31.
- « L'évolution de la responsabilité civile d'une dette de responsabilité à une créance d'indemnisation », *RTD civ.* 1987, p. 1.
- « Le sinistre en assurance de responsabilité et la garantie d'indemnisation des victimes », *RGAT* 1987, p. 209.
- « La réforme du droit français de la responsabilité civile », in *La réforme de l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation (loi du 5 juillet 1985)*, Rencontre Assurances-Universités, 1985, PUAM, pp. 27-58.

- « Aspects juridiques, moraux et économiques de l'indemnisation des victimes fautives », *D.* 1982, chr. p. 207.

LANDEL J., « Véhicules jouets : à la recherche de critères objectifs », *RGDA* 2015, n° 12, p. 559.

LANDRAUD D., « Remarques sur la faute et l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation », *JCP* 1985, I, 3222.

LANNOY P., « La liberté de circuler. Tout est dans le titre », *RTS* 2017, n°33, p. 49.

LAPOYADE-DESCHAMPS C.,

- « Quelles(s) réparation(s) ? », *in* « La responsabilité à l'aube du XIXe siècle : bilan prospectif », *RCA* hors-série, juin 2000, p. 62.
- « Les petits responsables (responsabilité civile et responsabilité pénale de l'enfant) », *D.* 1988. chr. 299, p. 302.

LARDET F., DAUD E., « Réquisitions », *in* PRÉVOST S., ROYER E., (coord. éditoriale), *Intelligence artificielle, Grand angle*, 2019, Dalloz, pp. 267-279.

LARROUMET CH., « L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation : l'amalgame de la responsabilité civile et de l'indemnisation automatique [à propos de la loi n°85-677 du 5 juillet 1985] », *D.* 1985, chr. p. 237.

LAVOILLOTTE M.-P., « Les risques... juridiques du roller », *JCP* 2000, I, p. 250.

LAZAYRAT E., ROCHFELD J., MARGUÉNAUD J.-P., « La distinction des personnes et des choses », *Dr. Fam.* 2013, étude 5.

LE BOT O., « Que reste-t-il de la liberté face à la sécurité », *in* SIGUOIRT L., PAULIN Ch. (dir.), *Transport et sécurité*, 2019, LexisNexis, pp. 135-150.

LEBRETON G.,

- « Les ambiguïtés du droit français à l'égard de la dignité de la personne humaine », *in* *Droit constitutionnel, Mélanges Patrice Gélard*, 1999, LGDJ, Montchrestien, pp. 53- 63.
- « Le droit, la médecine et la mort », *D.* 1994, p. 352.

LEBRETON M.-C., « Le fait dommageable de l'enfant : à la recherche d'une cohérence entre les divers cas de responsabilité », *LPA* 2007, n° 73, pp. 6-7.

LECLERCQ P., « Le conducteur d'une automobile qui tue ou blesse un piéton, commet-il un acte illicite ? Discours prononcé à l'audience solennelle de rentrée de la Cour de cassation, le 15 septembre 1927 », *in* FAURÈS J., DE MEYER J. (dir.), *La pensée juridique du Procureur générale Paul Leclercq*, Recueil, t. I, 1953, Bruylant, Bruxelles, p. 92.

LEDUC F.,

- « L'évolution de l'implication », *RCA* fév. 2019, n°2, dossier 8, p. 31.
- « La garantie d'indemnisation fournie par l'assurance automobile obligatoire », *RCA* 2016, dossier 8.

- « La loi du 5 juillet 1985 s'applique-t-elle aux participants à une compétition de sport mécanique ? », *RCA* 2012, n°12, étude 10.
- « Synthèse des travaux du GRERCA », in Recueil des travaux du Groupe de Recherche Européen sur la Responsabilité Civile et l'Assurance (GRERCA), *Le droit français de la responsabilité civile confronté aux projets européens d'harmonisation*, 2012, IRJS, Bibliothèque de l'Institut de recherche juridique de la Sorbonne-André Tunc, pp. 899- 906.
- « La sanction de la faute du conducteur victime en question », *RCA* 2011, étude 12.
- « Faut-il distinguer le dommage et le préjudice ? Point de vue privatiste », *RCA* 2010, doss. 3, spéc. p. 1.
- « Le cœur et la raison en droit des accidents de la circulation », *RCA* n° 3, mars 2009, dossier 4.
- « D'un piège à l'autre (à propos de l'indemnisation de la victime conductrice fautive) », *RCA* 2006, étude 19.
- « Le spectre du fait causal », *RCA* 2001, p. 4.
- « Brèves remarques sur la sanction de la faute de la victime conductrice », *RCA* 2001, chr. 2.
- « L'œuvre du législateur moderne, vices et vertus des régimes spéciaux », *RCA* 2001, hors-série, p. 50.

LEFEBVRE-TEILLARD A., « *Infans conceptus*. Existence physique et existence juridique », *Rev. Hist. de Droit Français et étranger*, n°4, oct.-déc. 1994, p. 499.

LEGEAIS R., « Le mineur et la responsabilité civile. À la recherche de la véritable portée des arrêts de l'Assemblée plénière du 9 mai 1984 », in *Droit civil, procédure, linguistique juridique*, Écrits en hommage à Gérard CORNU, 1994, PUF, pp. 253-272.

LÉGIER G., « La faute inexcusable de la victime d'un accident de la circulation régie par la loi du 5 juillet 1985 », *D.* 1986, chr. XV, p. 97.

LEPAGE A., « La primauté de la personne », *D.* 2011, p. 173

LENOIR N., « Respect de la vie et droit du vivant », in NOBLE D., VINCENT J.-D. (dir.), *L'éthique du vivant*, 1998, UNESCO, p. 175.

LE ROY M., « La réparation des dommages en cas de lésions corporelles », *D.* 1979, chr. p. 49.

LE TOURNEAU PH., « Les métamorphoses contemporaines et subreptices de la faute subjective », in *Les métamorphoses de la responsabilité*, Sixième journée Savatier, colloque Poitiers, 15 et 16 mai 1997, PUF, pp. 19-33.

LEVENEUR L., « Les améliorations techniques du corps : Le droit des biens face à l'homme », in FLOUR Y., BOYER P.-L. (dir.), *Transhumanisme : questions éthiques et enjeux juridiques*, 2020, Paroles et sciences, UCO, pp. 209-230.

LIBCHABER R.,

- « La propriété, droit fondamental », in CABRILLAC R. (dir.), *Libertés et droits fondamentaux*, 22^e éd., 2016, Dalloz, Spécial CRFPA, pp. 818-843.
- « La recodification du droit des biens », in *Le Code civil, 1804-2004. Livre du bicentenaire*, Dalloz, 2004, pp. 297-372.

- « Réalité ou fiction ? Une nouvelle querelle de la personnalité est pour demain », *RTD civ.* 2003, p. 166.

LOISEAU G.,

- « La personnalité juridique des robots, une monstruosité juridique », *JCP* 2018, n°22, p. 597.
- « La fondamentalisation du droit des personnes », *RDA* 2015, p. 37.
- « Des robots et des hommes », *D.* 2015, p. 2369.
- « Des droits humains pour personnes non humaines », *D.* 2011, p. 2558.
- « Pour un droit des choses », *D.* 2006, p. 3015.

LOISEAU G., BENSAMOUN A., « L'intelligence artificielle : faut-il légiférer », *D.* 2007, p. 581.

LOISEAU G., BOURGEOIS M., « Du robot en droit à un droit des robots », *JCP* 2014, n°48, doct. 1231.

LOKIEC P., VERKINDT P.-Y., « La liberté du travail », in CABRILLAC R. (dir.), *Libertés et droits fondamentaux 2021*, 27^e éd., 2021, Dalloz, Spécial CRFPA, pp. 899-919.

LOYER-LEMERCIER M.-J. « Droit et assurance : risques et enjeux des véhicules autonomes », *BRDA* 2/19, n°25, spéc. n° 29.

LUCAS O., « La Convention européenne des droits de l'homme et les fondements de la responsabilité civile », *JCP* 2002, I, étude 111, p. 286.

LUCAS-GALLAY I., « La notion de véhicule terrestre à moteur au sens de l'art. 1^{er} de la loi du 5 juillet 1985 », *Gaz. Pal.* 1997. 2. p. 1227.

MARCHADIER F., « La réparation des dommages à la lumière de la Convention européenne des droits de l'homme », *RTD civ.* 2009, p. 245.

MARCHAND A., « Le bonus-malus validé par la justice européenne », *Lamy Assurances*, Bull. Act., oct. 2004, p. 1.

MARÉCHAL J.-Y., « Le droit de l'enfant conçu à obtenir réparation en cas de décès de son père victime d'un homicide involontaire », *Dossiers d'actualité* 2020.

MARGEAT H., « Accidents de la circulation : la loi Badinter six mois plus tard ou les 7 points clés », *Gaz. pal.* 9 mars 1986, doct. p. 2.

MARGEAT H., LANDEL J., MARCHAND CH., « Accidents de la circulation : la loi Badinter six mois plus tard ou les 7 points clés », *Gaz. pal.* 1986, p. 147.

MARGUÉNAUD J.-P., « De la détermination des articles de la Convention européenne des droits de l'homme applicables en cas d'accidents de la route ayant provoqué de graves blessures », *RTD civ.* 2019, p. 813.

MARTIN R., « Personne et individu (un arrière-plan de la bioéthique) », in *Droit et Actualité, Études offertes à Jacques Béguin*, 2005, Litec, LexisNexis, pp. 481-485.

MATHEY N., « Les droits et libertés fondamentaux des personnes morales de droit privé », *RTD civ.* 2008, p. 205.

MATHIEU B.,

- « Jurisprudence relative à la Question prioritaire de constitutionnalité. 12 juillet-7 novembre 2014 », *JCP* 2014, chr. 1233, p. 2177.
- « La dignité de la personne humaine : quel droit ? quel titulaire ? », *D.* 1996, chr. p. 282.
- « Pour une reconnaissance de « principes matriciels » en matière de protection constitutionnelle des droits de l'homme », *D.* 1995, chr. p. 211.

MATTEI J.-F., « L'énigme de la dignité ou le principe d'Antigone », in *Éthique, droit et dignité de la personne, Mélanges Christian Bolze*, 1999, *Économica*, pp. 3-11.

MAURER B., « Notes sur le respect de la dignité humaine... ou petite fugue inachevée autour d'un thème central », in *SÉRIAUX A., NEIRINCK C., LABRUSSE-RIOU C., ROCHE-DAHAN J., PEDROT PH., MAURER B., MATHIEU B., FEINGOLD J., EDELMAN B., Le Droit, la Médecine et l'Être Humain*, 1996, PUAM, spéc. p. 185.

MAURY C., « Controverse sur la notion de conducteur », *D.* 2005, chr. p. 938.

MAZARS J., « Le conducteur victime » *RCA* 2012, dossier 17.

MAZEAUD H.,

- « La lésion d'un intérêt juridiquement protégé, condition de la responsabilité civile », *D.* 1954, chr. p. 36.
- « Une interprétation belge de l'art. 1382 du Code civil à propos des accidents d'automobiles », *DH* 1928, chr. p. 21.

MAZEAUD D., PIERRE PH., « Le régime d'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation », *Lamy Droit de la responsabilité civile*, avril 2013, étude 311.

MAZEAU L. « Intelligence artificielle et responsabilité civile : le cas des logiciels d'aide à la décision en matière médicale », *Revue pratique de la prospective et de l'innovation*, 2018, n°1, dossier 6.

MEKKI M.,

- « Le projet de réforme du droit de la responsabilité civile du 13 mars 2017 : des retouches sans refonte », *Gaz. pal.* 2 mai 2017, p. 12.
- « Le « Pocket bike » : quand rouler n'est pas jouer », *Gaz. pal.* janv. 2016, p. 34.
- « Le projet de réforme du droit de la responsabilité civile : maintenir, renforcer et enrichir les fonctions de la responsabilité civile », *Gaz. pal.* 2016, p.17.

MÉLIN-SOUCRAMANIEN F., « Le droit à l'égalité », in *RENOUX Th.-S., Protection des libertés et droits fondamentaux*, 2007, Les notices de la Documentation française, pp. 155-161.

MENDOZA-CAMINADE A., « Le droit confronté à l'intelligence artificielle des robots : vers l'émergence de nouveaux concepts juridiques », *D.* 2016, p. 445.

MERLAND G., « L'intérêt général, instrument efficace de protection des droits fondamentaux ? », in *Cahiers du Conseil Constitutionnel n°16*, Juin 2004, p. 261.

MESTRE J., « La protection, indépendante du droit de réponse, des personnes physiques et des personnes morales contre l'altération de leur personnalité aux yeux du public », *JCP* 1974, I, 2623.

MEYER-BISCH P., « Méthodologie pour une présentation systémique des droits humains », in BRIBOSIA E., HENNEBEL L. (dir.), *Classer les droits de l'homme*, 2004, Bruylant, Bruxelles, Penser le droit, pp. 47-85.

MOLFESSIS N.,

- « La psychologisation du dommage », in LEQUETTE Y., MOLFESSIS N., *Quel avenir pour la responsabilité civile*, 2015, Dalloz, Thèmes & commentaires, pp. 39-55.
- « La dignité de la personne humaine en droit civil », in PAVIA M.-L. et REVET T. (dir.), *La dignité de la personne humaine*, 1999, Economica, Études juridiques, pp. 107-136.

MONOT-FOULETIER M., CLÉMENT M., « Véhicule autonome : vers une autonomie du régime de responsabilité applicable ? », *D.* 2018, p. 129.

MOREAU J., « Le droit à la santé », *AJDA* 1998, p. 186.

MORLET L., « La faute caractérisée dans le droit de la responsabilité civile », in *Responsabilité civile et assurance, Études offertes à Hubert Groutel*, 2006, LexisNexis, Litec, pp. 291-319.

MORLET-HAÏDARA L.,

- « Le projet de réforme du régime d'indemnisation des accidents de la circulation », *RCA* n° 7-8, 2017, étude 9.
- « Vers la reconnaissance d'un droit spécial du dommage corporel », *RCA* 2010, étude 13.

MOULY J.,

- « L'abandon de la théorie de l'acceptation des risques en matière de responsabilité du fait des choses. Enjeux et perspectives », *D.* 2011, p. 692.
- « Les droits sociaux à l'épreuve des droits de l'homme », *Dr. soc.* 2002, p. 799.

MOUSTAPHA A., « Une hiérarchie entre droits fondamentaux ? Le point de vue du droit européen », *RDLF* 2019, chr. 43.

NEAU J.-P., « Personne humaine et neuro-sciences », in *La personne humaine face au développement des sciences biomédicales, 200 ans après la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789*, Litec, Publications des facultés de Droit, de Médecine et de Pharmacie et du Centre Hospitalier Régional et Universitaire de Poitiers, 1991, 142 p., pp. 55 à 57.

NEIRINCK C., « La personnalité juridique et le corps », in BIOY X. (dir.), *La personnalité juridique*, PUT 1 Capitole, Les Travaux de l'IFR Mutation des normes juridiques n°14, pp. 57- 67.

NEYRET L., « La justice indemnitaire en droit de la responsabilité civile », in FENOUILLET D., *Flexibles notions. La responsabilité civile*, p. 353.

NOGUÉRO D.,

- « Assurance et véhicules connectés – Regard de l’universitaire français », *D. IP/IT* 2019, p. 597.
- « Loi Badinter, voiture autonome, robot, évolution du risque et information au regard de la protection des assurés. Humble essai de projection sur les rails du futur », *Revue Lamy Droit de l’Immatériel*, n°142, nov. 2017.

ORJUELA R., « Les véhicules autonomes et le risque technologique, d’où vient-on, où va-t-on ? », *RISEO* 2018-1, p. 19.

OUDOT P., « Régime des accidents de la circulation », *Rép. civ.* 2019, n°78.

PAVIA M.-L., « Éléments de réflexions sur la notion de droit fondamental », *LPA* 1994, n°54, p. 6.

PEANO M.-A., « Victimes en état végétatif : une étape décisive », *RCA*, 1995, chr. 13, p. 4.

PERRET H., « La personne humaine dans l’ordre du droit », in *Mélanges offerts à Jean Brethe de la Gressaye*, 1967, Brière, pp. 589-601.

PERRIN J. « Voitures autonomes : responsabilité, droit et éthique », in STROWEL A., LAZARO Ch. (coord.), *Des véhicules autonomes à l’intelligence artificielle, Droit, politique et éthique*, 2020, Larcier, CRIDES, Centre Jean Renault, pp. 25-46.

PETIT E., « Les droits de la personnalité confrontés au particularisme des personnes morales », *D. aff.* 1998, p. 826.

PEYREFITTE L., « Le nouveau statut du passager transporté par la route », in *Mélanges en hommage à André Breton et Fernand Derrida*, 1991, Dalloz, pp. 321-332.

PHILIPPE C.,

- « La viabilité... encore. À propos d’un projet de loi tendant à assurer la protection de l’enfant à naître », *RDSS* 2003, p. 316.
- « La viabilité de l’enfant nouveau-né », *D.* 1996, chr., p. 29.

PHILIPPE X., « Les dommages intérêts pour violation des droits de l’homme », *RIDC* 2014/2, p. 529.

PICARD E.,

- « Droits fondamentaux », in RIALS S., ALLAND D., *Dictionnaire de la culture juridique*, 2003, PUF, Lamy, p. 544.
- « L’émergence des droits fondamentaux en France », *AJDA* 1998, n° hors-série, p. 6.

PICARD M., « Les accidents d’automobiles devant les Chambres réunies », *RGAT* 1930, p. 259.

PICQ M., « La prothèse et le droit », *LPA* n°121, p. 8.

PIERRE PH., « Quand E. Musk rencontrera R. Badinter, ou le pilotage automatique des véhicules automobiles à l’épreuve de l’indemnisation hexagonale des victimes d’accidents de la circulation », *RLDC* 2016, n°141, p. 33

PORCHY-SIMON S.,

- « La réparation du préjudice moral : quelles limites », in MALLET-BRICOUT B., (dir.), *Vers une réforme de la responsabilité civile française*, 2018, Dalloz, Thèmes & commentaires, Actes, pp. 109-119.
- « Connaissance par la victime de la nature de son affection et indemnisation du préjudice spécifique de contamination », *D.* 2013, p. 346.
- « Point de vue extérieur », in *Le droit français de la responsabilité civile confronté aux projets européens d'harmonisation*, Recueil des travaux du Groupe de Recherche Européen sur la Responsabilité Civile et l'Assurance (GRERCA), 2012, IRJS, Bibliothèque de l'Institut de recherche juridique de la Sorbonne-André Tunc, pp. 909- 917.
- « Brève histoire du droit de la réparation du dommage corporel », *Gaz. pal.* 2011, p. 9.
- « Régime juridique du recours des tiers payeurs après la réforme opérée par la loi du 21 décembre 2006 », *JCP* 2009, I, 195.
- « La nécessaire réforme du droit du dommage corporel », in *Responsabilité civile et assurances. Études offertes à Hubert Groutel*, 2006, LexisNexis, Litec, pp. 359-372.
- « La victime de dommage corporel : retour sur deux concepts fondamentaux du droit de la réparation », *D.* 2001, p. 296.

PUECH M., « L'accidentologie. Une science jeune, complexe en pleine évolution », *Experts* n° 75, juin 2007, p. 47

QUÉZEL-AMBRUNAZ CH.,

- « Le dommage à la victime », in PIGNARRE L-F. (dir.), *La réforme du droit de la responsabilité*, Actes du colloque du 25 novembre 2016, Faculté de Droit et de Science politique, Université de Montpellier, pp. 103-115.
- « La responsabilité civile et les droits du titre I du livre I du code civil », *RTD civ.* 2012, pp. 251-274.

QUÉZEL-AMBRUNAZ CH., RIVOLLIÉ V., « Une hiérarchie des droits fondamentaux ? Le point de vue du droit civil », *RDLF* 2019, chr. 45.

RADÉ CH.,

- « Responsabilité et solidarité : propositions pour une nouvelle architecture », *RCA* 2009, dossier 5.
- « Plaidoyer en faveur d'une réforme de la responsabilité civile », *D.* 2003, p. 2254.
- « Réflexions sur les fondements de la responsabilité civile 2- Les voies de la réforme : la promotion du droit à la sûreté », *D.* 1999, p. 323.
- « L'impossible divorce de la faute et de la responsabilité civile », *D.* 1998, chr. p. 301.

RAFFI R., « Implication et causalité dans la loi du 5 juill. 1985 », *D.* 1994, chr. p. 18.

RASSAT L., « L'incrimination d'homicide involontaire ne s'applique pas au cas de l'enfant qui n'est pas né vivant », *JCP* 2002, II, 10155.

RAVILLON L., « Le statut juridique de la personne en état végétatif chronique », *RDSS* 1999, p. 191.

RÉMY PH., « Critique du système français de la responsabilité », *Droits et cultures*, 1996/1, 31.

RÉMY PH., BORGHETTI J.-S., « Présentation du projet de réforme de la responsabilité délictuelle », in TERRÉ F. (dir.), *Pour une réforme du droit de la responsabilité civile*, 2011, Dalloz, Thèmes et commentaires, pp. 61-86.

RICHER L., « Les droits fondamentaux : une nouvelle catégorie juridique ? », *AJDA* 1998, n° spéc.

RIDEL X., « La faute de comportement du conducteur victime », *RCA* 2006, étude 3.

RIPERT G., « Le prix de la douleur », *D.* 1948, chr. p. 1.

RIVERO J., « La protection des droits de l'homme dans les rapports entre personnes privées », in *Amicorum discipulorumque Liber, t. III, La protection des droits de l'homme dans les rapports entre personnes privées*, Études offertes à René CASSIN, 1971, éd. A. Pedone, pp. 311-322.

ROBINEAU M., « Le statut normatif de la nomenclature Dintilhac des préjudices », *JCP* 2010, I, 612.

ROCHFELD J., « Du patrimoine de dignité », *RTD civ.* 2003, p. 743.

RODRIGUEZ N., « Synthèse de la table ronde : l'exemple des données du véhicule », *RGDA* 2019, n°08-09, p. 75.

ROUSSEAU D., « Droits fondamentaux », in ANDRIANTSIMBAZOVINA J., GAUDIN H., MARGUÉNAUD J.-P., RIALS S., SUDRE F. (dir.), *Dictionnaire des Droits de l'Homme*, 1^{ère} éd., 2008, PUF, Quadrige, 1074 p., pp. 372-376.

ROUVIÈRE F.,

- « Qu'est-ce que le droit civil aujourd'hui ? », *RTD civ.* 2020, p. 538.
- « Le robot-personne, ou *Frankenstein* revisité », *RTD civ.* 2018, p. 778.

SABARD O.,

- « Le préjudice moral », in *Hommage en l'honneur de Grégoire Forest*, 2014, Dalloz, Thèmes et commentaires pp. 247-260.
- « Quelle typologie des postes de préjudice ? Poste de préjudice et assiette de recours des tiers payeurs », *RCA* 2010, dossier 7.

SAINT-JAMES V., « Réflexions sur la dignité de l'être humain en tant que concept juridique du droit français », *D.* 1997, chr. p. 61.

SAINT-PAU J.-CH.,

- « La distinction des droits de la personnalité et de l'action en responsabilité civile », in *Responsabilité civile et assurances, Études offertes à Hubert Groutel*, 2006, LexisNexis Litec, pp. 405-428.
- « L'article 9 du Code civil : matrice des droits de la personnalité », *D.* 1999, p. 541.

SARAFIAN J.-M., « Les trente ans de la loi *Badinter* : bilan et perspective. Table ronde des praticiens », *RCA* 2015, dossier 23.

SAVATIER R., « Personnalité et dépersonnalisation de la responsabilité civile », *in Mélanges de droit, d'histoire et d'économie offerts à Marcel Laborde-Lacoste*, 1963, Bière, pp. 321-344.

SCMITTER G., « L'incompétence négative du législateur et des autorités administratives », *AIJC* 1989, p. 137.

SIRINELLI P., PRÉVOST S.,

- « To be or Notes to be ? », *D. IT/IT* 2018, p. 205.
- « Grain de sable pour la voiture autonome », *D. IP/IT* 2016, p. 161.

SLIM H., « Les intérêts protégés par la responsabilité civile en droit français », *in Le droit français de la responsabilité civile confronté aux projets européens d'harmonisation*, Recueil des travaux du Groupe de Recherche Européen sur la Responsabilité Civile et l'Assurance (GRERCA), 2012, IRJS, Bibliothèque de l'Institut de recherche juridique de la Sorbonne-André Tunc, pp. 113-133.

SOLLETTY B., « La loi du 5 juillet 1985 et le contrat de transport », *JCP* 1991, I, 3508.

STARCK B., « Domaine et fondement de la responsabilité sans faute », *RTDC* 1958, p. 475.

STEICHEN P., « Évolution du droit à la qualité de la vie – De la protection de la santé à la promotion du bien-être », *RJE* 2000, p. 361.

STRICKLER Y., « Droit des biens : évitons la dispersion », *D.* 2007, p. 1149.

SUDRE F.,

- « Application de l'article 2 à un accident de la route... », *JCP* 2019, n°27, Actu. 744.
- « Le droit au respect de ses biens au sens de la Convention européenne des droits de l'homme », *in La protection du droit de propriété par la Cour européenne des droits de l'homme*, Colloque, Paris 26 mai 2004, IDHAE, 2005, Bruylant, pp. 1-18.
- « A propos du dynamisme interprétatif de la Cour européenne des droits de l'homme », *JCP G* 2001, I, 335.
- « Les incertitudes du juge européen face au droit à la vie », *in Mélanges Christian Mouly*, 1998, Litec, pp. 375-385.
- « Droits intangibles et/ou droits fondamentaux : y a-t-il des droits prééminents dans la Convention européenne des droits de l'homme », *in Liber Amicorum, Mélanges en l'honneur de Marc-André Eissen*, 1995, LGDJ, Bruylant, Bruxelles, pp. 381-398.

SUTTER J.-F., « La question du conducteur victime vue des assureurs », *RCA* mai 2012, dossier 18.

TERESI L., « Véhicule à délégation de conduite et risque automobile : une lecture juridique », *LPA* 2020, n° 230, p. 6, spéc. p. 2.

TERESI L., RAKOTOVAHINY M.-A., « Enjeux juridiques liés à l'information et la formation des conducteurs des véhicules à délégation de conduite », *CCE* 2020, étude 8.

TERESI L., RAKOTOVAHINY M., JAMBORT S., « Incidences des systèmes de conduite automatique sur les responsabilités civiles et pénales », *JCP* 2019, doctr. 83, spéc. n°8.

TERRÉ F.,

- « Introduction », in Colloque (dir. BIOY X.), *La personnalité juridique* (Journées du 24 et 25 novembre 2011), PUT 1 Capitole, pp. 11-14.
- « L'être et l'avoir ? La personne et la chose », in *Responsabilité civile et Assurances, Études offertes à Hubert Groutel*, 2006, LexisNexis, Litec, pp. 459-467.
- « Propos sur la responsabilité civile », APD T. 22, *La responsabilité*, Sirey, 1977, pp. 37-44.

TRUCHET D., « L'obligation d'agir pour la protection de l'ordre public : la question d'un droit à la sécurité », in REDOR M.-A. (dir.), *L'ordre public : ordre public ou ordres publics. Ordre public et droits fondamentaux*, Bruylant, 2001, Droit et Justice, pp. 310-322.

TUNC A.,

- « L'insertion de la loi Badinter dans le droit commun de la responsabilité civile », in *Responsabilité et assurance, Mélanges Roger O. Dalcq*, 1994, Larcier, Bruxelles, pp. 557-571.
- « La notion d'implication dans la loi du 5 juillet 1985 », *Risques*, juin 1991, p. 77.

VACHET G., « Recours de la victime en cas d'accident de la circulation constituant un accident du travail », *JCP S* 2015, 1378.

VAREILLES-SOMMIERES G., « La définition et la notion juridique de la propriété », *RTD civ.* 1905, p. 444.

VIGARELLO G., DESCOMBES V., « Peut-on séparer le corps de la personne ? » in *Justices*, éd. Dalloz, n° HS, mai 2001, p. 2

VILLEY M., « Préface historique », in VILLEY M., *Les biens et les choses en droit*. t. 24, 1979, Sirey, Archives de la philosophie du droit, pp. 1-7.

VINEY G.,

- « Les trente ans de la loi Badinter : bilan et perspectives. Propos introductifs », *RCA* 2015, dossier 12, pp. 7-11.
- « Les intérêts protégés par le droit de la responsabilité civile. Synthèse », in *Recueil des travaux du Groupe de Recherche Européen sur la Responsabilité Civile et l'Assurance (GRERCA), Le droit français de la responsabilité civile confronté aux projets européens d'harmonisation*, 2012, IRJS, Bibliothèque de l'Institut de recherche juridique de la Sorbonne-André Tunc, pp. 149-163.
- « Conclusions du colloque sur les accidents de la circulation », in *Colloque, Accident de circulation : la loi Badinter, aujourd'hui et demain*, *RCA* 2012, dossier spécial, n°29, p. 49.
- « Réflexions après quelques mois d'application des articles 1 à 6 de la loi du 5 juillet 1985 modifiant le droit à indemnisation des victimes d'accidents de la circulation », *D.* 1986, pp 209-220.
- « La réparation des dommages causés sous l'empire d'un état d'inconscience : un transfert nécessaire de la responsabilité vers l'assurance », *JCP* 1985, I, 4068, n° 16.
- « La faute de la victime d'un accident corporel : le présent et l'avenir », *JCP* 1984, I, 3155.
- « L'indemnisation des victimes de dommages causés par le fait d'une chose après l'arrêt de la Cour de cassation (2^e ch. civ) du 21 juillet 1982 », *D.* 1982, chr. p. 201.

- « De la responsabilité personnelle à la répartition des risques », *ADP*, 1977, n°22, p. 7.

VINGIANO I.,

- « L'amendement à la Convention de Vienne : un pas de plus vers l'introduction des véhicules à conduite déléguée », *RGDA* 2016, p. 231.
- « Quel avenir pour le « conducteur » d'une voiture intelligente ? », *LPA* 2014, n°239, p. 6.

VINGIANO-VIRICEL I.,

- « ALKS, une approche juridique du système », *JCP G.* 2021, p. 346.
- « Quel usage de la donnée en assurance ? », *RGDA* 2019, n°08-09, p. 48.
- « Le modèle assurantiel à l'épreuve des données », *RGDA* 2017, n°10, p. 507.
- « Le renouveau du paradigme de l'expertise automobile au bénéfice des assureurs », *RCA* 2016, étude 14.

WACHSMANN P., « L'importation en France de la notion de droits fondamentaux », *RUDH* 2004, p. 40.

WESTER-OUISSSE V.,

- « La jurisprudence et les personnes morales – Du propre de l'homme aux droits de l'homme », *JCP* 2009, I, 121.
- « Le préjudice moral des personnes morales », *JCP* 2003, I, 145.

WIEDERKEHR G., « De la loi du 5 juillet 1985 et de son caractère autonome », *D.* 1986, chr., p. 255.

XAVIER PH., « La liberté d'aller et venir », in CABRILLAC R. (dir.), *Libertés et droits fondamentaux 2021*, 27^e éd., 2021, Dalloz, Spécial CRFPA, pp. 411-448.

ZATTARA-GROS A.-F., « Conv. EDH, protocole 1, art. 1 : droit de propriété », *Rép. D. imm.* 2014, p. 6, n° 11.

ZENATI F., « L'immatériel et les choses », in *Le droit et l'immatériel*, 1999, Dalloz, Archives de philosophie du droit, t. 43, pp. 79-95.

V- JURISPRUDENCES – NOTES, COMMENTAIRES ET OBSERVATIONS

ABRAVANEL-JOLLY S.,

- note sous Cass. 2^e civ., 15 sept. 2011, n°10-23.226, *Inédit*, *LEDA* nov. 2011, n°164, p. 4.
- comm. sur Cass. 2^e civ., 16 juill. 2020, n°18-24.013 et n°19-16.696, *Inédit*, *Bulletin juridique des assurance*, 2020, comm. 6.

ASQUINAZI-BAILLEUX D.,

- note sous Cass. 2^e civ., 12 juill. 2012, n°11-20.123 : *Bull. civ.* II, n°135, *JCP S* 2012, n°1436.

AUBERT J.-L.,

- note sous Cass. 2^e civ., 7 juin 1989, n°88-10.379 : *Bull. civ.* II, n°120, *D.* 1989, p. 559.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 21 juill. 1992, n°91-13.186 : *Bull. civ.* II, n°218, *D.* 1993, somm. 212.

BACACHE M.,

- obs. sous Cass. 2^e civ., 23 mars 2017, n°16-13.350 : *Bull. civ. II, JCP 2017*, n°1174.
- note sous CJUE., Gr. Ch., 16 juill. 2020, *aff. C-129/19, D. 2020*, p. 2141.

BAILLOEUIL D.,

- note sous Cass. 2^e civ., 29 janv. 2000, n°98-18.847 et n°98-18.848 : *Bull. civ. II*, n°105, *JCP 2000*, II, n°10571.

BAKOUCHE D.,

- note sous Cass. crim., 27 nov. 2007, n°07-81.585 : *Bull. crim.*, n°293, *JCP 2008*, II, n°10022.
- note sous Cass. 2^e civ., 19 mai 2016, n°15-18.784 : *Bull. civ. II, Lexbase privé*, juin 2016, n°659.

BARBIÉRI J.-F.,

- comm. sur Cass. 2^e civ., 24 janv. 1990, n°88-18.515 et n°88-18.516 : *Bull. civ. II*, n°13, *JCP 1990*, II, n°21581.
- comm. sur Cass. 2^e civ., 24 oct. 1990, n°89-14.509, *Inédit, JCP 1991*, II, n°21769.

BASCHSCHMIDT P.,

- note sous Cons. const. 7 sept. 2017, n°2017-751 DC, *Constitution 2017*, p. 401.

BERNFELD C.,

- obs. sous Cass. 2^e civ., 6 fév. 2020, n°18-24.761, *Inédit, Gaz. Pal. 2020*, n°17, p. 63.

BLOCH C.,

- obs. sous Cass. 2^e civ., 1^{er} juill. 2010, n°09-67.627 : *Bull. Civ II*, n°127, *JCP 2010*, 435, n°7.
- obs. sous Cass. crim., 5 oct. 2010, n°10-81.743, *Inédit, JCP 2011*, I, n°435.
- obs. sous Cass. crim., 27 mai 2014, n°13-80.849 : *Bull. crim.* n°137, *JCP 2014*, 1323, n°5.
- comm. sur Cass. 2^e civ., 1^{er} oct. 2020, n°20-14.551, *Inédit, QPC., RCA 2020*, comm. 206.

BLOCH É.,

- note sous Cass. 2^e civ., 20 juill. 1987, n°86-16.287, *Ouradi c/ Gabet : Bull. civ. II*, n°160, *JCP 1987*, I, n°3328.

BLOCH L.,

- obs. sous Cass. crim., 31 mai 2016, n°15-83.625 : *Bull. crim.*, n°164, *RCA 2016*, alerte 18.

BONFILS PH.,

- comm. sur Cass. 2^e civ., 11 févr. 2021, n°19-23.525 : *Bull. civ. II, Dr. fam. 2021*, comm. 64.

BORIÉS S.,

- note sous CA Nîmes, 19 sept. 1994, *JCP 1997*, II, 22794.

BROUSSEAU S.,

- note sous Cass. crim., 3 avr. 1978, *JCP 1979*, II, n°19168.

BRUN PH.,

- note sous Cass. 2^e civ., 19 févr. 1997, n°95-14.034 : *Bull. civ. II*, n°41, *JCP 1998*, II, n°10005.

- obs. sous Cass. 2^e civ., 28 mai 2009, n°08-13.310 : *Bull. civ. II*, n°128, *D.* 2010, p. 49.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 1^{er} juill. 2010, n°09-67.627 : *Bull. civ. II*, n°127, *D.* 2011, p. 35.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 10 nov. 2010, n°10-30.175, *Inédit*, *D.* 2014, p. 2373.
- note sous Cons. const. 26 sept. 2014, n°2014-415 *QPC*, *D.* 2015, p. 124.

CABANNES J.,

- concl. sur Cass. Ass. Plèn., 9 mai 1984, n°80-93.031 : *Bull. AP.*, n°2, arrêt Derguini, 4^{ème} esp., *D.* 1984, p. 528.

CASEAU-ROCHE C.,

- note sous Cass. 1^{ère} civ., 4 déc. 2001, n°99-19.197 : *Bull. civ. I*, n°310, *Gaz. pal.* 2002, p. 394.

CAYOL A.,

- comm. sur Cass. 2^e civ., 21 nov. 2019, n°18-20.751, *Inédit*, *BJA* n°67, 2020, comm. 9.

CHABAS F.,

- note sous Cass. 2^e civ., 21 juill. 1982, n° 81-12.850 : *Bull. civ. II*, n° 111, *JCP* 1982, II, 19861.
- note sous Cass. 2^e civ., 19 nov. 1986, n°85-12.301 : *Bull. civ. II*, n°165, *Gaz. pal.* 1987, I, p. 141.
- note sous Cass. 2^e civ., 19 nov. 1986, n°85-13.760 : *Bull. civ. II*, n°166, *Gaz. pal.* 1987, I, p. 140.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 15 déc. 1986, n°85-15.214 : *Bull. civ. II*, n°189, *Gaz. pal.* 1988, n°1, somm. p. 40.
- note sous Cass. 2^e civ. 14 janv. 1987, n°85-16.488 : *Bull. civ. II*, n°1, *JCP* 1987, II, n°20768.
- note sous Cass. 2^e civ., 14 janv. 1987, n°85-16.517, *Inédit*, *JCP* 1987, II, n°20910.
- note sous Cass. 2^e civ., 7 oct. 1987, n° 86-12.553 : *Bull. civ. II*, n°180, *Gaz. pal.* 1988, p. 251.
- note sous Cass. 2^e civ., 20 avr. 1988, n°86-16.354 : *Bull. civ. II*, n°90 (2nd esp.), *Gaz. pal.* 1989, somm. 369.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 7 déc. 1988, n°87-16.040, *Inédit*, *Gaz. pal.* 1989, 2, somm. p. 367.
- note sous Cass. 2^e civ., 7 juin 1989, n°88-10.379 : *Bull. civ. II*, n°120, *Gaz. pal.* 1989, 2, p. 783.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 28 juin 1989, n°88-16. 149 : *Bull. civ. II*, n°141, *Gaz. pal.* 1989, 2, p. 898.
- note sous Cass. 2^e civ., 3 juill. 1991, n° 89-17.169 : *Bull. civ. II*, n° 201, *Gaz. pal.* 1992, somm. 144.
- note sous Cass. 2^e civ., 16 oct. 1991, n° 90-16.327 : *Bull. civ. II*, n°254, *Gaz. pal.* 1992, somm. 145.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 9 juin 1993, n° 91-12.452 : *Bull. civ. II*, n° 198, *Gaz. pal.* 2002, somm. 422.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 2 févr. 1994, n°92-14.864 : *Bull. civ. II*, n°42, *Dr. & patr.* 1994, n°16, p. 75.
- note sous Cass. 2^e civ., 25 janv. 1995, n°92-17.164 : *Bull. civ. II*, n°27, *Gaz. pal.* 1995, I, p.315.
- note sous Cass. Ass. plèn., 10 nov. 1995, n°94-13.912 : *Bull. A.P.*, n°6, *Gaz. pal.* 1997, I, p. 82.
- obs. sous Cass. Ch. Mixte, 28 mars 1997, n°93-11.078 : *Bull. Ch. M.*, n°1, *Gaz. pal.* 1997.

- obs. sous Cass. 2^e civ., 20 juin 2002, n°00-20.996 : *Bull. civ.* II, n°136, *Dr. et patr.* 2/2003, 106.

CHARBONNIER J.,

- concl. sous Cass. 2^e civ., 21 juill. 1982, n° 81-12.850 : *Bull. civ.* II, n° 111, *D.* 1982, p. 449.

CHARTIER Y.,

- note sous Cass. 2^e civ., 22 févr. 1995, n°93-12.644 : *Bull. civ.* II, n°61, *D.* 1996, p. 69.

COHEN-JONATHAN G.,

- obs. sous CEDH, 26 mars 1985, *X et Y c/ Pays-Bas*, n°8978/80, *CDE* 1988, p.462.
- obs. sous CEDH, 26 juin 1986, *Van Marle c/ Pays-Bas*, n°8543/79, *CDE* 1988, p. 446.
- obs. sous CEDH, 24 nov. 1986, *Gillow c/ Royaume-Uni*, n°9063/80, *CDE* 1988, p. 466.
- obs. sous CEDH, 30 nov. 1987, *H. c/ Belgique*, n°8950/80, Série A, n°127, *CDE* 1988, p. 448.

COMBALDIEU R.,

- obs. sous Cass. Ch. Mixte, 27 fév. 1970, n°68-10.276 : *Bull. Ch. M.*, n°1, *D.* 1970, p. 201.

CONTE PH.,

- note sous Cass. 2^e civ., 5 nov. 1998, n°96-20.243 : *Bull. civ.* II, n°261, *JCP* 1999, II, n°10084.

COUSSIRAT-COUSTERE V.,

- obs. sous CEDH, 26 juin 1986, *Van Marle c/ Pays-Bas*, n°8543/79, *AFDI* 1987, p. 329.
- obs. sous CEDH, 24 nov. 1986, *Gillow c/ Royaume-Uni*, n°9063/80, *AFDI* 1987, p. 239.
- obs. sous CEDH, 29 oct. 1992, *Open Door et autres c/ Irlande*, n°14234/88, *AFDI* 1992, p. 629.

DAGORNE-LABBE Y.,

- note sous Cass. 2^e civ. 10 mars 1988, n°87-10.321 : *Bull. civ.* II, n°60 (1^{re} esp.), *JCP* 1989, II, n°21328.
- note sous Cass. 2^e civ., 20 avr. 1988, n°86-16.354 : *Bull. civ.* II, n°90 (2nd esp.), *JCP* 1989, II, n°21328.
- note sous Cass. 2^e civ., 4 oct. 1989, n°88-15.800 : *Bull. civ.* II, n°153, *JCP* 1991, II, n°21600.

DE LAMY B., ROUJOU DE BOUBÉE M.-E.,

- note sous Cass. crim., 30 juin 1999, n°97-82.351 : *Bull. crim.*, n°174, *D.* 2000, chr., p. 181.

DECAUX E., TAVERNIER P.,

- obs. sous CEDH, 29 oct. 1992, *Open Door et autres c/ Irlande*, n°14234/88, *JDI* 1993, p. 751.

DEBOVE F.,

- obs. sous Cass. crim., 30 juin 1999, n°97-82.351 : *Bull. crim.*, n°174, *LPA* 17 nov. 1999, n°229, p. 15.

DECAUX E.,

- obs. sous CEDH, 16 déc. 1992, *Niemietz c/Allemagne*, n°13710/88, *JDI* 1993, p. 755.

DEJEAN DE LA BÂTIE N.,

- note sous Cass. Ass. Plén., 9 mai 1984, n°80-93.031 : *Bull. A.P.*, n°2, arrêt Derguini, 4^e esp., *JCP* 1984, II, n°20255.

DORSNER-DOLIVET M.-A.,

- note sous Cass. 1^{ère} civ., 17 févr. 1993, n°91-17.458: *Bull. civ. I*, n°80, *JCP* 1994, II, n°22226.

DREYER E.,

- note sous Cass. crim., 15 nov. 2005, n°14-87.813 : *Bull. crim.*, n°295, *D.* 2006, p. 1582.

DUMERY A.,

- note sous Cass. 2^e civ., 8 oct. 2009, n°08-16.914: *Bull. civ. II*, n°236, *Gaz. pal.* 2009, p. 3826.

DURRY G.,

- obs. sous Cass. Ch. Mixte, 27 févr. 1970, n°68-10.276 : *Bull. Ch. M.*, n°1, *RTD civ.* 1970, p. 353.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 21 juill. 1982, n° 81-12.850 : *Bull. civ. II*, n° 111, *RTD civ.* 1982, p. 606, n° 3.

EHRENFELD M.,

- obs. sous Cass. 2^e civ., 19 mai 2016, n°15-18.784 : *Bull. civ. II*, *Gaz. pal.* 2016, n°39, p. 52.

ESMEIN P.,

- note sous Cass. civ., 29 juill.1924, *S.* 1924, 1, p. 321.
- Cass. civ., 21 févr. 1927, *S.* 1927, 1, p. 137.
- Cass. Ch. réun., 13 févr. 1930. *S.* 1930, 1, p. 121.
- note sous Cass. crim., 7 nov. 1936, *D.* 1954, chr. p. 113.

ÉVADÉ J.-L.,

- note sous Cass. 2^e civ., 1^{er} avr. 1992, n°91-10.452 : *Bull. civ. II*, n°111, *Gaz. pal.* 1992, 2, p. 508.
- note sous Cass. 2^e civ., 20 janv. 1993, n°91-16.715 : *Bull. civ. II*, n°23, *Gaz. Pal.* 1993, 2, p. 491.
- note sous Cass. 2^e civ., 22 févr. 1995, n°93-12.644 : *Bull. civ. II*, n°61, *Gaz. pal.* 1996, 1, p. 147.

FAURÉ G.,

- note sous CA Metz, 3 sept., 1998, *JCP* 2000, II, n°10231.

FAURE M.,

- note sous Cass. crim., 30 juin 1999, n°97-82.351 : *Bull. crim.*, n°174, *JCP* 2000, II, n°10231.

FAVRE-ROCHEX A.,

- obs. sous Cass. 2^e civ., 4 mars 1998, n°96-12.242 : *Bull. civ. II*, n°65, *JCP* 1999, I, n°137.

FLAUSS J.-F.,

- note sous CEDH, 23 févr. 1995, *Gasus Dosier und Fördertechnik GmbH c/ Pays-Bas*, n°15375/89, A. 306 B, *AJDA* 1995, p. 719.
- note sous CEDH, 19 févr. 1998, *Guerra c/ Italie*, n°14967/89, *AJDA* 1998, p. 984.
- note sous CEDH, 24 févr. 1998, *Botta c/ Italie*, n°21439/93, *AJDA* 1998, p. 984.
- obs. sous CEDH, 11 avr. 2002, *Lallement c/ France*, n°46044/99, *AJDA* 2002, p. 500.

FRICERO N.,

- obs. sous CEDH, 19 févr. 1998, *Guerra c/ Italie*, n°14967/89, *D.* 1998, p. 371.
- note sous CEDH, 24 févr. 1998, *Botta c/ Italie*, n°21439/93, *D.* 1998, somm. 371.
- comm. sur CEDH, 23 juill. 2009, *Joubert c/ Portugal*, n°30345/05, *Procédures* 2009, comm. 315.
- obs. sous Cass. 1^{ère} civ., 5 avr. 2012, n°11-14.177 : *Bull. civ. I*, n°85, *D.* 2013, p. 269.

GALANT E.,

- note sous CA Versailles, 5 nov. 1999, *D.* 2001, p. 30.

GALLMEISTER I.,

- obs. sous Cass. 2^e civ., 28 mai 2009, n°08-13.310 : *Bull. civ. II*, n°128, *D.* 2009, p. 1606.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 16 juin 2011, n°10-19.491 : *Bull. civ. II*, n°132, *D.* 2011, p. 2184.

GALLMEISTER O.,

- obs. sous Cass. 2^e civ., 16 juin 2011, n°10-19.491 : *Bull. civ. II*, n°132, *D.* 2011, p. 1756.

GOUT O.,

- note sous Cass. 1^{ère} civ., 4 déc. 2001, n°99-19.197 : *Bull. civ. I*, n°310, *JCP* 2002, II, n°10198.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 29 mars 2012, n°10-28.129 : *Bull. civ. II*, n°59, *D.* 2013, p. 49.

GROSSER P.,

- obs. sous Cass. 1^{ère} civ., 9 nov. 2004, n°02-12.506 : *Bull. civ. I*, n°264, *JCP* 2005, I, 114, n°1.

GROUDEL H.,

- note sous Cass. 2^e civ., 28 mai 1986, n°84-17.330 : *Bull. civ. II*, n°83, *D.* 1987, p. 160.
- note sous Cass. 2^e civ., 13 janv. 1988, n°86-10.142 : *Bull. civ. II*, n°13, *D.* 1988, jur. p. 293.
- obs. sous Cass. crim., 11 oct. 1988, n°87-81.994 : *Bull. crim.*, n°338, *D.* 1988, IR 281.
- comm. sur Cass., crim., 11 oct. 1988, n°87-81.994 : *Bull. crim.*, n°338, *RCA* 1989, comm. 4.
- note sous Cass. 2^e civ., 21 juin 1989, n°87-18.379 : *Bull. civ. II*, n°133, *RCA* 1989, chr. 36.
- comm. sur Cass. 2^e civ., 28 juin 1989, n°88-16.149 : *Bull. civ. II*, n°141, *RCA* 1989, comm. 304.
- note sous Cass., 2^e civ., 8 nov. 1989, n°88-13.378 : *Bull. civ. II*, n°200, *D.* 1990, chr. p. 263.
- comm. sous Cass. crim., 6 juin 1990, n° 89-83.348 : *Bull. crim.*, n° 226, *RCA* 1990.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 3 oct. 1990, n°89-16.113 : *Bull. civ. II*, n°174, *RCA* 1990, chr. n°27.
- note sous Cass. 2^e civ., 30 janv. 1991, n°89-20.072, *Inédit*, *RCA* 1991, comm. n°140.
- note sous Cass. 2^e civ., 6 mars 1991, n°89-15.697 : *Bull. civ. II*, n°70, *D.* 1991, p. 257.
- comm. sur Cass. 2^e civ., 10 mai 1991, n° 90-11.377 : *Bull. civ. II*, n° 137, *RCA* 1991, comm. 284.
- comm. sur Cass. 2^e civ., 6 déc. 1991, n°88-19.990 : *Bull. civ. II*, n° 328, *RCA* 1992.

- comm. sur Cass. 2^e civ., 11 déc. 1991, n°90-16.326 : *Bull. civ. II*, n°337, *RCA* 1992, comm. 95.
- note sous Cass. 2^e civ., 19 janv. 1994, n°92-11.293, *Inédit*, *RCA* 1994, chr. 7.
- comm. sur Cass. 2^e civ., 19 janv. 1994, n°92-11.293, *Inédit*, *RCA* 1994, comm. 84.
- comm. sur Cass. 2^e civ., 2 mars 1994, n°92-18.818 : *Bull. civ. II*, n° 79, *RCA* 1994, comm. 232.
- note sous Cass. 2^e civ., 2 mars 1994, n°92-18.818 : *Bull. civ. II*, n° 79, *RCA* 1994, chr. 16.
- obs. sous Cass. 23 mars 1994, *D.* 1994, p. 299.
- comm. sur Cass. 2^e civ., 28 févr. 1996, n° 93-17.457 : *Bull. civ. II*, n°37, *RCA* 1996, comm. 168.
- note sous Cass. 2^e civ., 28 févr. 1996, n° 93-17.457 : *Bull. civ. II*, n°37, *RCA* 1996, chr. 22.
- comm. sur Cass. 2^e civ., 6 nov. 1996, *RCA* 1997, comm. 18.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 29 janv. 1997, n° 94-21.733 : *Bull. civ.* n° 23, *RCA* 1997, comm. n° 161.
- note sous Cass. 2^e civ., 19 févr. 1997, n°95-14.034 : *Bull. civ. II*, n°41, *RCA* 1997, n°163.
- note sous Cass. Ch. Mixte, 28 mars 1997, n°93-11.078 : *Bull. Ch. M.*, n°1, *D.* 1997, p. 503.
- note sous Cass. 2^e civ., 6 mai 1997, n°95-14.996, n°95-15.483 : *Bull. civ. II*, n°s126 et 127, *D.* 1997, p. 503.
- note sous Cass. 2^e civ., 2 juill. 1997, n°96-10.298 : *Bull. civ. II*, n°209, *D.* 1997, p. 448.
- comm. sur Cass. 1^{ère} civ., 14 oct. 1997, *RCA* 1998, comm. 37.
- obs. sous Cass. Soc 7 nov. 1997, *RCA* 1997, comm 357.
- note sous Cass 2^e civ., 19 nov. 1997, n°96-10.577 : *Bull. civ. II*, n°278, *RCA* 1998, n°87.
- note sous Cass. 2^e civ., 14 janv. 1998, n°95-18.616 : *Bull. civ. II*, n°6 et n°8, *D.* 1998, p. 174.
- note sous Cass. 2^e civ., 28 janv. 1998, n°96-13.079 : *Bull. civ. II*, n°32, *RCA* 1998, comm. 118.
- note sous Cass. 2^e civ., 4 mars 1998, n°96-12.242 : *Bull. civ. II*, n°65, *RCA* 1998, chr. 25.
- note sous Cass. 2^e civ., 18 mars 1998, n°96-13.726 : *Bull. civ. II*, n°88, *RCA* 1998, chr. 14.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 24 juin 1998, n°96-11.897 : *Bull. civ. II*, n°204, *RCA* 1998, n°309.
- note sous Cass. 2^e civ., 24 juin 1998, n°96-20.575 : *Bull. civ. II*, n°205, *RCA* 1998, chr. 19.
- note sous Cass. 2^e civ., 5 nov. 1998, n°96-14.148 : *Bull. civ. II*, n°257, *RCA* 1998, chr. 27.
- note sous Cass. 2^e civ., 5 nov. 1998, n°96-20.243 : *Bull. civ. II*, n°261, *RCA* 1998, chr. 27.
- comm. sur Cass. 2^e civ., 13 juill. 1999, n°97-13.210 : *Bull. civ. II*, n°136, *RCA* 1999, comm. n°346.
- note sous Cass. 2^e civ., 16 janv. 2000, n°19-10.489, *Inédit*, *RCA* 2020, comm. 85.
- note sous Cass. 2^e civ., 29 janv. 2000, n°98-18.847 et 98-18.848 : *Bull. civ. II*, n°105, *RCA* 2000, comm. 294.
- note sous Cass. 2^e civ., 9 mars 2000, n°97-22.119 : *Bull. civ. II*, n°41, *RCA* 2000, n°13.
- note sous Cass. 2^e civ., 31 mai 2000, n°98-21.203 : *Bull. civ. II*, n°91, *RCA* 2000, comm. 259.
- note sous Cass. 1^{ère} civ., 4 juill. 2000, n°98-10.744 : *Bull. civ. I*, n°203, *RCA* 2000, chr. 24.
- note sous Cass. 2^e civ., 13 juill. 2000, n°98-21.530 : *Bull. civ. II*, n°126, *RCA* 2000, comm. 324.
- note sous Cass. 2^e civ., 16 nov. 2000, n°98-18.583, *Inédit*, *RCA* 2001, n°41.
- note sous Cass. 2^e civ., 15 mars 2001, n°99-17.263, *Inédit*, *RCA* 2001, n°183.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 23 mai 2001, n°99-18.054, *Inédit*, *RCA* 2001, comm. 260.
- note sous Cass. 1^{ère} civ., 4 déc. 2001, n°99-19.197 : *Bull. civ. I*, n°310, *RCA* 2002, n°126.
- comm. sur Cass. 2^e civ., 7 mai 2002, n°98-20.450, *Inédit*, *RCA* 2002, comm. 255.

- note sous Cass. 2^e civ., 20 juin 2002, n°00-20.996 : *Bull. civ. II*, n°136, *RCA* 2002, comm. 291.
- comm. sur Cass. 2^e civ., 4 juill. 2002, n°00-12.529 : *Bull. civ. II*, n°151, *RCA* 2002, comm. n°330.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 4 juill. 2002, n°00-12.529 : *Bull. civ. II*, n°151, *D.* 2003, somm. p. 859.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 11 juill. 2002, n°00-22.445 et n°01-02.923 : *Bull. civ. II*, n°159, *D.* 2003, somm. p. 859.
- note sous Cass. 2^e civ., 26 juin 2003, n° 00-22.250 : *Bull. civ. II*, n° 206, *RCA* 2003, chr. 24.
- note sous Cass. Ass. Plén., 19 déc. 2003, n°02-14.783 : *Bull. A.P.*, n°8, *RCA* 2004, chr. n°9.
- comm. sur Cass. 2^e civ., 5 févr. 2004, n°02-18.587 : *Bull. civ. II*, n°40, *RCA* 2004, n°5, comm. 136.
- note sous Cass. 2^e civ., 10 mars 2004, n°02-13.518 : *Bull. civ. II*, n°95, *RCA* 2004, n°185.
- comm. sur Cass. 2^e civ., 10 mars 2004, n°02-19.841 : *Bull. civ. II*, n°96, *RCA* 2004, comm. 180.
- comm. sur Cass. 2^e civ., 18 mars 2004, n°02-15.190 : *Bull. civ. II*, n°128, *RCA* 2004, n°183.
- comm. sur Cass. 2^e civ., 18 mars 2004, n°03-11.573 : *Bull. civ. II*, n°130, *RCA* 2004, n°7, comm. 240.
- comm. sur Cass. 1^{ère} civ., 6 avr. 2004, n°01-03. 494 : *Bull. civ. I*, n°108, *RCA* 2004, n°7, comm. 241.
- comm. sur Cass. 2^e civ., 13 mai 2004, n°02-17.545 : *Bull. civ. II*, n°224, *RCA* 2004, comm. 258.
- comm. sur Cass. 2^e civ., 13 mai 2004, n°02-19.725 : *Bull. civ. II*, n°225, *RCA* 2004, comm. 259.
- comm. sur Cass. 2^e civ., 13 mai 2004, n°03-13.592, *Inédit*, *RCA* 2004, comm. 273.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 24 juin 2004, n° 02-20.208 : *Bull. civ. II*, n° 308, *D.* 2005, p. 1317.
- comm. sur Cass., 2^e civ., 21 oct. 2004, n°03-13.006, *Inédit*, *RCA* 2004, comm. 369.
- note sous Cass. 2^e civ., 21 oct. 2004, n°03-15.935, *Inédit*, *RCA* 2004, comm. 368.
- comm. sur Cass. 2^e civ., 4 nov. 2004, n°03-16.424 : *Bull. civ. II*, n°483, *RCA* 2004, comm. 181.
- note sous Cass. 2^e civ., 4 nov. 2004, n°03-16.424 : *Bull. civ. II*, n°483, *RCA* 2005, étude 2.
- comm. sur Cass. 2^e civ., 4 nov. 2004, n°03-16.424 : *Bull. civ. II*, n°483, *RCA* 2005, comm. 17.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 13 oct. 2005, n°04-17.428 : *Bull. civ. II*, n°246, *D.* 2006, somm. p. 425.
- note sous Cass. 2^e civ., 17 nov. 2005, n°03-20.551 : *Bull. civ. II*, n°291, *RCA* 2005, chr. 19.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 4 janv. 2006, n° 04-14.841 : *Bull. civ. II*, n° 1, *RCA* 2006, comm. 113.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 14 juin 2006, n° 03-17.815, *Inédit*, *RCA* 2006, comm. 336.
- obs. sous Cass. crim., 26 nov. 2006, n°13-80.204, *Inédit*, *RCA* 2014, comm. 52.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 7 déc. 2006, n°03-19.924, *Inédit*, *RCA* 2007, comm. 85.
- note sous Cass. 2^e civ., 15 mars 2007, n°06-12.680 : *Bull. civ. II*, n°67, *RCA* 2007, comm. 205.
- note sous Cass. Ass., plén., 6 avr. 2007, n°05-15.950 : *Bull. A.P.*, n°5 et n°05-81.350 : *Bull. A.P.*, n°6., *D.* 2007, p. 1839.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 3 mai 2007, n°06-13.542, *Inédit*, *RCA* 2007, n°245.
- comm. sur Cass. 2^e civ., 7 févr. 2008, n°07-10.534, *Inédit*, *RCA* 2008, comm. 134.
- note sous CJUE., Gr. Ch., 4 sept. 2008, *aff. C-80/17, Fundo de Garantia Automòvel*, *RCA* 2018, étude 13.

- note sous CJUE., Gr. Ch., 4 sept. 2008, *aff. C-80/17, Fundo de Garantia Automòvel*, *RCA* 2018, comm. 313.
- comm. sur Cass. 2^e civ., 2 oct. 2008, n°07-15.902, *Inédit*, *RCA* 2008, comm. 323.
- note sous Cass. 2^e civ., 28 mai 2009, n°08-13.310 : *Bull. civ. II*, n°128, *RCA* 2009, étude 11.
- note sous Cass. 2^e civ., 11 juin 2009, n°08-14.224 : *Bull. civ. II*, n°145, *RCA* 2009, étude n°11.
- comm. sur Cass. 2^e civ., 17 juin 2010, n°09-67.338, *Inédit*, *RCA* 2010, comm. 283.
- comm. sur Cass. 2^e civ., 17 juin 2010, n°09-67.530 : *Bull. civ. II*, n°114, *RCA* 2010, comm. 252.
- comm. sur Cass. 2^e civ., 1^{er} juill. 2010, n°09-67.627 : *Bull. civ. II*, n°127, *RCA* 2010, comm. 251.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 9 sept. 2010, n°10-12.732, *Inédit*, *RCA* 2010, repère 9.
- comm. sur Cass. 2^e civ., 10 nov. 2010, n°10-30.175, *Inédit*, *RCA* 2011, comm. 13.
- comm. sur Cass. 2^e civ., 17 févr. 2011, n°10-14.658, *Inédit*, *RCA* 2011, comm. 176.
- comm. sur Cass. 2^e civ., 12 mai 2011, n°10-20.186, *Inédit*, *RCA* 2011, comm. 287.
- comm. sur Cass. 2^e civ., 1^{er} juin 2011, n°10-17.927 : *Bull. civ. II*, n°122, *RCA* 2011, comm. 288.
- note sous Cass. 2^e civ., 16 juin 2011, n°10-19.491 : *Bull. civ. II*, n°132, *RCA* 2011, p. 326.
- comm. sur Cass. 2^e civ., 3 nov. 2011, n°10-27.041 : *Bull. civ. II*, n°198, *RCA* 2012, comm. 45.
- comm. sur Cass. 2^e civ., 13 déc. 2012, n°11-19.696 : *Bull. civ. II*, n°204, *RCA* 2013, comm. 84.
- comm. sur Cass. 2^e civ., 17 janv. 2013, n°11-25.265 : *Bull. civ. II*, n°7, *RCA* 2013, comm. 156.
- comm. sur Cass. 2^e civ., 21 nov. 2013, n°12-26.401, *Inédit*, *RCA* 2014, comm. 51.
- note sous Cass. crim., 11 mars 2014, n°12-86.769 : *Bull. crim.*, n°69, *RCA* 2014, comm. 192.
- note sous Cass. 2^e civ., 22 mai 2014, n°13-10.561 : *Bull. civ. II*, n°116, *RCA* 2014, étude 7.
- comm. sur Cass. 2^e civ., 12 juin 2014, n°13-19.576, *Inédit*, *RCA* 2014, comm. 297.
- obs. sous Cass. crim., 6 août 2014, n°14-81.244, *Inédit*, *RCA* 2014, repère 9.
- comm. sur Cass. crim., 6 août 2014, n°14-81.244, *Inédit*, *RCA* 2014, comm. 298.
- note sous Cass. 2^e civ., 11 sept. 2014, n°13-22.104, *Inédit*, *RCA* 2014, comm. 372.
- note sous Cass. 2^e civ., 15 janv. 2015, n°13-27.448, *Inédit*, *RCA* 2015, comm. 118.
- comm. sur Cass. 2^e civ., 22 oct. 2015, n°14-13.994 : *Bull. civ. II*, n°341, *RCA* janv. 2016, comm. 7.
- note sous Cass. 2^e civ., 17 nov. 2016, n°15-27.832 : *Bull. civ. II*, n°18, *RCA* 2017, n°33.
- note sous Cass. 2^e civ., 8 déc. 2016, n°15-26.265, *Inédit*, *RCA* 2017, comm. 33.
- comm. sur Cass. crim., 3 mai 2017, n°16-84.485, *RCA* 2017, comm. 218.
- note sous CJUE., 6^e ch., 20 juill. 2017, *aff. C-287/16, Fidelidade-Companhia de Seguros SA*, *RCA* 2017, étude 13.
- comm. sur Cass. crim., 21 nov. 2017, n°16-86.072, *Inédit*, *RCA* 2018, comm. 39.
- comm. sur Cass. 2^e civ., 29 mars 2018, n°17-15.260 : *Bull. civ. II*, n°66, *RCA* 2018, comm. 164.
- note sous Cass. 2^{ème} civ., 4 juill. 2019, n°18-15.194, *Inédit*, *RCA* 2019, comm. 306.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 24 sept. 2020, n°19-12.992, *Inédit*, *RCA* 2020, comm. 207.
- comm. sur Cass. 2^e civ., 1^{er} avr. 2021, n°19-22.869, *Inédit*, *RCA* juill. 2021, comm. 126.

GUÉGAN-LÉCUYER A.,

- note sous Cass. crim., 21. oct. 2014, n°13-87.669 : *Bull. crim.*, n°211, *Gaz. pal.* 2015, n°8, p. 4.

GUETTIER CH.,

- comm. sur CE, 24 nov. 2004, n°247080, *Jurisdata* n°2004-067667, *RCA* 2005, comm. 164.

HACENE A.,

- obs. sous Cass. 2^e civ., 14 déc. 2017, n°16-26.687 : *Bull. civ. II*, n°235, *D. actu.* 10 janv. 2018.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 29 mars 2018, n°17-15.260 : *Bull. civ. II*, n°66, *D. actu.* 30 avr. 2018.

HAUSER J.,

- obs. sous Cons. Const., 27 juill. 1994, n°94-343 DC et 94-344 DC, *RTD civ.* 1994, p. 831.
- obs. sous Cass. Ass. Plén., 29 juin 2001, n°99-85.973 : *Bull. A.P.*, n°8, *RTD civ.* 2001, p. 560.
- obs. sous CEDH, Gr. Ch., 8 juill. 2004, *Vo c/ France*, n°53924/00, *RTD civ.* 2004, p. 714.
- obs. sous CEDH, 10 déc. 2006, *L.L c./ France*, n°758098/02, *RTD civ.* 2007, p. 95.

HOCQUET-BERG S.,

- comm. sur Cass. 2^e civ., 24 févr. 2005, n°02-11.999 : *Bull. civ. II*, n°53, *RCA* 2005, comm. 145.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 12 juill. 2012, n°11-20.123 : *Bull. civ. II*, n°135, *Dr. soc.* 2012, p. 963.
- comm. sur Cass. crim., 5 mai 2015, n°13-88.124 : *Bull. crim.*, n°96, *RCA* 2015, comm. 227.
- note sous Cass. 2^e civ., 19 mai 2016, n°15-18.784 : *Bull. civ. II*, *RCA* 2016, comm. 214.
- comm. sur Cass. 2^e civ., 20 mai 2020, n°18-24.095 : *Bull. civ. II*, *RCA* 2020, comm. 147.
- comm. sur Cass. crim., 10 nov. 2020, n°19-87.136 : *Bull. crim.*, *RCA* 2021, comm. 2.

HOSTIOU R.,

- obs. sous CEDH, 11 avr. 2002, *Lallement c/ France*, n°46044/99, *AJDA* 2002, p. 686.

HOYEZ K.,

- note sous Cass. crim., 11 mars 1998, n°96-80.026 : *Bull. crim.*, n°99, *JCP* 1999, II, n°10064.

HUET J.,

- obs. sous Cass. 2^e civ., 28 mai 1986, n°84-17.330 : *Bull. civ. II*, n°83, *RTD civ.* 1987, p. 334.
- obs. sous Cass. crim., 16 juill. 1987, n° 86-91.347 : *Bull. crim.*, n° 294, *RTD civ.* 1987, p. 770.

JOURDAIN P.,

- obs. sous Cass. 2^e civ., 13 janv. 1988, n°86-10.142 : *Bull. civ. II*, n°13, *RTD civ.* 1988, p. 788.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 13 janv. 1988, n° 84-16.561 : *Bull. civ. II*, n° 11, *RTD civ.* 1990, p. 675.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 20 avr. 1988, n°86-16.355 : *Bull. civ. II*, n°87, *RTD civ.* 1988, p. 790.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 21 juin 1989, n°87-18.379 : *Bull. civ. II*, n°133, *RTD civ.* 1990, p. 83.

- obs. sous Cass. 2^e civ., 28 juin 1989, n°88-13.910 : *Bull. civ. II*, n°140, *RTD civ.* 1989, p. 763.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 28 juin 1989, n°88-16. 149 : *Bull. civ. II*, n°141, *RTD. civ.* 1990, p. 94.
- obs. sous Cass., 2^e civ., 8 nov. 1989, n°88-17.950 : *Bull. civ.*, II, n°200, *RTD civ.* 1990, p. 94.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 6 déc. 1989, n°88-18.405 : *Bull. civ. II*, n°213, *RTD civ.* 1990, p. 296.
- note sous Cass. 2^e civ., 3 oct. 1990, n°89-16.113 : *Bull. civ. II*, n°174, *RTD civ.* 1991, p. 129.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 24 oct. 1990, n°89-13.306 : *Bull. civ. II*, n°210 et n°89-18.423, *Bull. civ. II*, n°211, *RTD. civ.* 1991, p. 131.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 5 déc. 1990, n°89-18.935 : *Bull. civ. II*, n°251, *RTD civ.* 1991, p. 356.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 27 févr. 1991, n°89-15.862 : *Bull. civ. II*, n°63, *RTD civ.* 1991, p. 555.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 25 mars 1991, n°89-20.510 : *Bull. civ. II*, n°96, *RTD civ.* 1991, p. 550.
- note sous Cass. 2^e civ., 10 avr. 1991, n°89-21.158 : *Bull. civ. II*, n°114, *RTD civ.* 1992, p. 127.
- obs. sous Cass. crim. 13 juin 1991, n°90-83.491 : *Bull. crim.*, n°250, *RTD civ.* 1992, p. 125.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 3 juill. 1991, n° 89-17.169 : *Bull. civ. II*, n° 201, *RTD civ.* 1991, p. 763.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 13 nov. 1991, n°90-15.472 : *Bull. civ. II*, n°299, p. 157, *RTD civ.* 1992, p. 125.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 6 déc. 1991, n°88-19.990 : *Bull. civ. II*, n° 328, *RTD civ.* 1992, p. 571.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 1^{er} avr. 1992, n°91- 10. 452 : *Bull. civ. II*, n°111, *RTD civ.* 1992, p. 574.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 3 févr. 1993, n°91-16.438, *Inédit*, *RTD civ.* 1993, p. 599.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 17 févr. 1993, n°89-11.859 : *Bull. civ. II*, n°63, *RTD civ.* 1993, p. 600.
- obs. sous Cass. 1^{ère} civ., 17 févr. 1993, n°91-17.458 : *Bull. civ. I*, n°80, *RTD civ.* 1993, p. 598.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 24 nov. 1993, n°92-12.350 : *Bull. civ. II*, n°334, *RTD civ.* 1994, p. 367.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 2 mars 1994, n°92-18.818 : *Bull. civ. II*, n° 79, *RTD civ.* 1995, p. 132.
- obs. sous Cass. 23 mars 1994, *RTD civ.* 1994, p. 627.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 25 janv. 1995, n°92-17.164 : *Bull. civ. II*, n°27, *RTD civ.* 1995, p. 382.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 1^{er} févr. 1995, n°94-06.006 : *Bull. civ. II*, n°42, *RTD civ.* 1995, p. 627.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 22 févr. 1995, n°93-12.644 : *Bull. civ. II*, n°61, *RTD civ.* 1995, p. 629.
- obs. sous Cass. crim., 15 mars 1995, n°93-80.695 : *Bull. crim.*, n°103, *RTD civ.* 1995, p. 642.
- obs. sous Cass. Ass. plén., 10 nov. 1995, n°94-13.912 : *Bull. AP.*, n°6, *RTD civ.* 1996, p. 187.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 24 janv. 1996, n°94-13.678 : *Bull. civ. II*, n°15, *RTD civ.* 1996, p. 406.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 28 févr. 1996, n°93-17.457 : *Bull. civ. II*, n°37, *RTD civ.* 1996, p. 641.
- obs. sous Cass. Ch. Mixte, 28 mars 1997, n°93-11.078 : *Bull. Ch. M.*, n°1, *RTD civ.* 1997, p. 681.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 2 juill. 1997, n°96-10.298 : *Bull. civ. II*, n°209, *RTD civ.* 1997, p. 959.

- note sous Cass. 2^e civ., 14 janv. 1998, n°95-18.616 : *Bull. civ. II*, n°6 et n°8, *JCP* 1998, II, n°10045.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 4 mars 1998, n°96-12.242 : *Bull. civ. II*, n°65, *RTD civ.* 1998, p. 693.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 24 juin 1998, n°96-20.575 : *Bull. civ. II*, n°205, *RTD civ.* 1998, p. 922.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 5 nov. 1998, n°96-20.243 : *Bull. civ. II*, n°261, *RTD civ.* 1999, p. 121.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 24 févr. 2000, n°98-12.731 : *Bull. civ. II*, n°30, *RTD civ.* 2000, p. 348.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 9 mars 2000, n°97-22.119 : *Bull. civ. II*, n°41, *RTD civ.* 2000, p. 590.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 13 juill. 2000, n°98-21.530 : *Bull. civ. II*, n°126, *RTD civ.* 2000, p. 847.
- note sous Cass. 2^e civ., 1^{er} mars 2001, n°99-11.974 : *Bull. civ. II*, n°31, *RTD civ.* 2001, p. 609.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 8 mars 2001, n° 99-13.525 : *Bull. civ. II*, n° 43, *RTD civ.* 2001, p. 607.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 8 mars 2001, n° 98-17.678 : *Bull. civ. II*, n° 42, *RTD civ.* 2001, p. 607.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 21 juin 2001, n°99-15.732 : *Bull. civ. II*, n°122, *RTD civ.* 2001, p. 901.
- obs. sous Cass. 1^{ère} civ., 4 déc. 2001, n°99-19.197 : *Bull. civ. I*, n°310, *RTD civ.* 2002, p. 308.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 4 juill. 2002, n°00-12.529 : *Bull. civ. II*, n°151, *RTD civ.* 2002, p. 829.
- obs. sous Cass. 1^{ère} civ., 1^{er} avr. 2003, n°01-00.575 : *Bull. civ. I*, n°95, *RTD civ.* 2003, p. 506.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 24 avr. 2003, n°01-13.017 : *Bull. civ. II*, n°104, *RTD civ.* 2003, p. 515.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 22 mai 2003, n°01-15.311 : *Bull. civ. II*, n°157, *D.* 2004, somm. 1342.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 19 juin 2003, n° 00-22.330 : *Bull. civ. II*, n°197, *RTD civ.* 2003, p. 722.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 26 juin 2003, n° 00-22.250 : *Bull. civ. II*, n° 206, *RTD civ.* 2003, p. 720.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 10 juill. 2003, n°02-10.026, *Inédit*, *RTD civ.* 2004, p. 111.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 11 déc. 2003, n°00-20.921 : *Bull. civ. II*, n°377, *RTD civ.* 2004, p. 520.
- note sous Cass. Ass. Plén., 19 déc. 2003, n°02-14.783 : *Bull. AP*, n°8, *JCP* 2004, II, n°10008.
- obs. sous Cass. Ass. Plén., 19 déc. 2003, n°02-14.783 : *Bull. AP*, n°8, *RTD civ.* 2004, p. 300.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 10 mars 2004, n°02-13.518 : *Bull. civ. II*, n°95, *RTD civ.* 2004, p. 521.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 13 mai 2004, n°02-17.545 : *Bull. civ. II*, n°224, *RTD civ.* 2004, p. 744.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 4 nov. 2004, n°03-16.424 : *Bull. civ. II*, n°483, *RTD civ.* 2005, p. 152.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 17 nov. 2005, n°03-20.551 : *Bull. civ. II*, n°291, *RTD civ.* 2006, p. 134.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 4 janv. 2006, n° 04-14.841 : *Bull. civ. II*, n° 1, *RTD civ.* 2006, p. 337.
- note sous Cass. Ass., plén., 6 avr. 2007, n°05-15.950 : *Bull. A.P.*, n°5 et n°05-81.350, *Bull. A.P.*, n° 6, *JCP G* 2007, II, n°10078.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 3 mai 2007, n°06-13.542, *Inédit*, *RTD civ.* 2008, p. 114.

- obs. sous Cass. 2^e civ., 28 mai 2009, n°08-13.310 : *Bull. civ. II*, n°128, *RTD civ.* 2009, p. 541.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 11 juin 2009, n°08-14.224 : *Bull. civ. II*, n°145, *RTD civ.* 2009, p. 733.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 24 sept. 2009, n°08-17.241 : *Bull. civ. II*, n°226, *RTD civ.* 2010, p. 117.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 1^{er} juill. 2010, n°09-67.627 : *Bull. civ. II*, n°127, *RTD civ.* 2010, p. 792.
- obs. sous Cass. crim., 5 oct. 2010, n°10-81.743, *Inédit*, *RTD civ.* 2011, p. 353.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 16 juin 2011, n°10-19.491 : *Bull. civ. II*, n°132, *RTD civ.* 2011, p. 774.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 22 nov. 2012, n°11-21.031 : *Bull. civ. II*, n°191, *RTD civ.* 2013, p. 123.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 22 mai 2014, n°13-10.561 : *Bull. civ. II*, n°116, *RTD civ.* 2014, p. 665.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 17 nov. 2016, n°15-27.832 : *Bull. civ. II*, n°18, *RTD civ.* 2017, p. 166.
- obs. sous Cass. crim., 2 avr. 2019, n°18-81.917 : *Bull. crim.*, n°65, *RTD civ.* 2019, p. 595.
- obs. sous Cass. 1^{ère} civ. 11 déc. 2019, n°18-13.840 : *Bull. civ. I*, *RTD civ.* 2020, p. 119.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 5 mars 2020, n°19-11.411 : *Bull. civ. II*, *RTD civ.* 2020, p. 639.

KILGUS N.,

- obs. sous Cass. 2^e civ., 23 mars 2017, n°15-25.585 : *Bull. civ. II*, *D.* 2017, p. 760.

KRAJESKI D.,

- note sous CA Pau, 27 oct. 1998, *JAMP* 1999/1175.

JÉOL M.,

- concl. sous Cass. Ass. plén., 10 nov. 1995, n°94-13.912 : *Bull. A.P.*, n°6, *JCP* 1996, II, n°22564.

LABAYLE H., SUDRE F.,

- obs. sous CEDH, Gr. Ch., 12 juin 2014, *Fernandez Martinez c/ Espagne*, n°56030/07, *RFDA* 2015, p. 512.

LABBÉE X.,

- note sous TGI Lille, 23 mars 1999, *D.* 1999, p. 350.
- note sous TGI Lille, 7 juin 2000, *D.* 2000, p. 750.

LAGARDE F.,

- obs. sous Cass. 2^e civ., 19 juin 2003, n° 00-22.330 : *Bull. civ. II*, n°197, *D.* 2003, p. 2540.

LAMBERT-FAIVRE Y.,

- note sous Cass. 2^e civ., 20 avr. 1988, n°86-16.355 : *Bull. civ. II*, n°87, *D.* 1988, jur. p. 580.
- note sous Cass. Ass. Plén., 19 déc. 2003, n°02-14.783 : *Bull. A.P.*, n°8, *D.* 2004, p. 161.

LAMBERTYE-AUTRAND M.-C.,

- note sous Cass. 1^{ère} civ., 4 déc. 2001, n°99-19.197 : *Bull. civ. I*, n°310, *D.* 2002, p. 3044.

LANDEL J.,

- note sous Cass. 2^e civ., 4 juill. 2002, n°01-03.402, *Inédit*, *RGDA* 2002, p. 975.
- note sous Cass. 2^e civ., 24 juin 2004, n° 02-20.208 : *Bull. civ. II*, n° 308, *RGDA* 2004, p. 967.
- note sous Cass. 2^e civ., 13 oct. 2005, n°04-17.428 : *Bull. civ. II*, n°246, *RGDA* 2006, p. 104.
- note sous Cass. 2^e civ., 15 mars 2007, n°06-12.680 : *Bull. civ. II*, n°67, *RGDA* 2007, p. 617.
- note sous Cass. Ass., plén., 6 avr. 2007, n°05-15.950 : *Bull. A.P.*, n°5 et n°05-81.350, *Bull. A.P.*, n°6., *RGDA* 2007, p. 613.
- note sous Cass. 2^e civ., 8 nov. 2007, n°06-16.148, *Inédit*, *RGDA* 2008, p. 92.
- note sous Cass. crim., 27 nov. 2007, n°07-81.585 : *Bull. crim.*, n°293, *RGDA* 2008, p. 95.
- obs. sous Cass. crim., 7 avr. 2010, n°09-87.686, *Inédit*, *RGDA* 2010, p. 699.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 16 juin 2011, n°10-19.491 : *Bull. civ. II*, n°132, *RGDA* 2011, p. 997.
- obs. sous CJUE, 15 nov. 2018, *aff. C-648/17*, *BTA Baltic Insurance Company*, *RGDA* 2019, p. 18.

LAZERGES L.,

- note sous Cass. 2^e civ., 21 nov. 2013, n°12-28.168 : *Bull. civ. II*, n°223, *D.* 2014, p. 571.

LE MARC'HADOUR,

- rapport Cass. Ch. réun., 13 févr. 1930.

LEDUC F.,

- comm. sur Cass. 2^e civ., 19 févr. 1997, n° 95-14.279 : *Bull. civ. II*, n° 42, *RCA* 1997, comm. 197.
- note sous Cass. 2^e civ., 19 févr. 1997, n° 95-14.279 : *Bull. civ. II*, n° 42, *RCA* 1997, chr. 15.

LEMOINE C.,

- concl. sous Cass. 2^e civ., 28 janv. 1954, *JCP* 1954, II, n°7978.

LEVASSEUR G.,

- note sous Cass. 2^e civ., 28 janv. 1954, *D.* 1954, p. 217.

LEVINET M.,

- note sous CEDH, Gr. Ch., 8 juill. 2004, *Vo c/ France*, n°53924/00, *JCP* 2004, II, n°10158.
- obs. sous CEDH, 28 mai 2009, *Bigaeva c/ Grèce*, n°26713/05, *RDP* 2010, p. 874.

LOISEAU G.,

- étude sur Cons. const. 21 mars 2018, n°2018-761 *DC*, *Dr. soc.* 2018, p. 713.

LORTON C.,

- comm. sur Cass. crim., 17 mars 2020, n°19-81.707, *Inédit*, *RCA* 2020, comm 12.

MARGUÉNAUD J.-P.,

- obs. sous CEDH, 19 févr. 1998, *Guerra c/ Italie*, n°14967/89, *RTD civ.* 1998, p. 515.
- obs. sous CEDH, 24 févr. 1998, *Botta c/ Italie*, n°21439/93, *RTD civ.* 1999, p. 498.
- obs. sous CEDH, 18 juin 2002 et 30 nov. 2004, *Oneryildiz c/ Turquie*, *GACEDH*, n°64.
- obs. sous CEDH, Gr. Ch., 8 juill. 2004, *Vo c/ France*, n°53924/00, *RTD civ.* 2004, p. 799.
- obs. sous CEDH, Gr. Ch., 12 juin 2014, *Fernandez Martinez c/ Espagne*, n°56030/07, *Dr. Social*, 2015, p. 719.

MAURY C.,

- note sous Cass. 2^e civ., 7 oct. 2004, n°02-17.738 : *Bull. civ. II*, n°437, *D.* 2005, p. 938.

MAYAUD Y.,

- obs. sous Cass. crim., 30 juin 1999, n°97-82.351 : *Bull. crim.*, n°174, *RSC* 1999, p. 813.
- note sous Cass. Ass. Plén., 29 juin 2001, n°99-85.973 : *Bull. A.P.*, n°8, *D.* 2001, p. 2917.
- obs. sous Cass. crim., 15 nov. 2005, n°14-87.813 : *Bull. crim.*, n°295, *RSC* 2006, p. 61.

MAZEAUD D.,

- obs. sous Cass. 2^e civ., 22 févr. 1995, n°93-12.644 : *Bull. civ.*, II, n°61, *D.* 1995, somm. p. 233.
- obs. sous Cass. crim., 15 mars 1995, n°93-80.695 : *Bull. crim.*, n°103, *D.* 1996, somm. p. 119.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 24 janv. 1996, n°94-13.678 : *Bull. civ. II*, n°15, *D.* 1997, somm. p. 30.
- obs. sous Cass. Ch. Mixte, 28 mars 1997, n°93-11.078 : *Bull. Ch. M.*, n°1, *D.* 1997, somm. p. 291.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 2 juill. 1997, n° 96-10.298 : *Bull. civ. II*, n°209, *D.* 1998, somm. p. 203.

MEKKI M.,

- obs. sous Cass. 2^e civ., 16 juin 2011, n°10-19.491 : *Bull. civ. II*, n°132, *Gaz. Pal.* 5-6 oct. 2011, p. 13.

MEMMI F.,

- note sous Cass. 1^{ère} civ., 17 févr. 1993, n°91-17.458 : *Bull. civ. I*, n°80, *Gaz. pal.* 1994, 1, p. 82.

MICHEL V.,

- note sous CJUE., 23 oct. 2012, *Almeida c/ Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA et a.*, aff. C-300/10, *Europe*, 2012, comm. 509.
- note sous CJUE., 2^e Ch., 23 janv. 2014, *Enrico Petillo*, aff. C-371/12, *Europe* 2014, comm. 134.

MONTANIER J.-C.,

- obs. sous Cass. 2^e civ., 28 juin 1989, n°88-16.149 : *Bull. civ. II*, n°141, *JCP* 1990, II, n°21508.

MOULY CH.,

- obs. sous Cass. 2^e civ., 20 juill. 1987 : *Bull. civ. II*, n°160 (onze arrêts), *D.* 1987, chr. XLII.

MOULY J.,

- note sous Cass. 2^e civ., 28 févr. 1996, n° 93-17.457 : *Bull. civ. II*, n°37, *D.* 1996, p. 438.
- note sous Cass. 2^e civ., 4 janv. 2006, n° 04-14.841 : *Bull. civ. II*, n° 1, *D.* 2006, p. 2443.
- note sous Cass. 2^e civ., 28 mai 2009, n°08-13.310 : *Bull. civ. II*, n°128, *JCP G* 2009, n°95, p. 18.

NOGUÉRO D.,

- note sous Cass. 2^e civ., 2 mars 2017, n°16-11.986 : *Bull. civ. II*, *D.* 2017, p. 800.

PACTEAU B.,

- obs. sous CE, 22 janv. 1982, *Association Auto défense*, D. 1982, p. 494.

PARLANGUE P.,

- note sous Cass. Ch. Mixte, 27 févr. 1970, n°68-10.276 : *Bull. Ch. M.*, n°1, *JCP G* 1970, II, n°16305.

PÉANO A.-M.,

- note sous Cass. crim., 15 mars 1995, n°93-80.695 : *Bull. crim.*, n°103, *RCA* 1995, chr. 26.

PARLIANI G.,

- note sous CJCE., 7 sept. 2004, *Commission des Communautés européennes c/ République française*, aff. C-347/02, *RGDA* 2004, p. 1046.

PAULIAT H.,

- note sous Cons. Const., 19 janv. 1995, n°95-359 DC, D. 1995, p. 283.

PETTITI CH.,

- note sous CEDH, 20 nov. 1995, *Pressos Compania Naviera SA et a. c/ Belgique*, n°17849/91, Série A, n°332, *Gaz. Pal.* 1996, 2, p. 536.

PETTITI L.-E.,

- obs. sous CEDH, 26 mars 1985, *X et Y c/ Pays-Bas*, n°8978/80, *RSC* 1985, p. 629.
- obs. sous CEDH, 30 nov. 1987, *H. c/ Belgique*, n°8950/80, Série A, n°127, *RSC* 1988, p. 362.

PHARLANGUE P.,

- note sous Cass. Ch. Mixte, 27 févr. 1970, *JCP* 1970, II, n°16305.

PILON M.,

- rapport sur Ch. Req., 2 févr. 1931, *DP* 1931, 1, 38.

PORCHY-SIMON S.,

- note sous Cass. 2^e civ., 22 nov. 2012, n°11-21.031 : *Bull. civ.* II, n°191, D. 2013, p. 346.
- note sous Cass. 2^e civ., 21 nov. 2013, n°12-28.168 : *Bull. civ.* II, n°223, D. 2014, p. 2268.

PRADEL J.,

- note sous Cass. Ass. Plén., 29 juin 2001, n°99-85.973 : *Bull. AP.*, n°8, D. 2001, chr. p. 2907.
- note sous Cass. Crim., 2 déc. 2003, n°03-82344 : *Bull. crim.*, n°230, D. 2004, p. 449.
- note sous CEDH, Gr. Ch., 8 juill. 2004, *Vo c/ France*, n°53924/00, D. 2004, p. 2456.

PRÉTOT X.,

- obs. sous Cass. Ass. Plén., 22 déc. 1988, n°85-16.497 : *Bull. A.P.*, n°9, D. 1989, somm. 238.

RADÉ CH.,

- note sous Cass. 2^e civ., 17 mai 1995, n°93-17.847 : *Inédit*, D. 1996, p. 307.
- note sous Cass. 2^e civ., 19 févr. 1997, n°94-21.111 : *Bull. civ.* II, n°56, D. 1997, p. 384.

RASSAT M.-L.,

- note sous Cass. Ass. Plén., 29 juin 2001, n°99-85.973 : *Bull. A.P.*, n°8, *JCP* 2001, II, n°10569.

RENUCCI J.-F.,

- obs. sous CEDH, 16 déc. 1992, *Niemietz c/Allemagne*, n°13710/88, *D.* 1993, somm. 386.
- obs. sous CEDH, 19 févr. 1998, *Guerra c/ Italie*, n°14967/89, *D.* 1998, p. 370.

RIPERT S.,

- note sous Cass. civ., 29 juill. 1924, *D.* 1925, 1, p. 5.
- note sous Cass. civ., 21 févr. 1927, *D.* 1927, 1, p. 97.
- note sous Cass. Ch. réun., 13 févr. 1930, *D.* 1930, 1, p. 57.

ROBERT J.-H.,

- comm. sur Cass. crim., 28 nov. 2012, n°12-82.183 : *Bull. crim.*, n°263, *Dr. pén.* 2013, comm. 23.

ROLLAND P.,

- obs. sous CEDH, 24 nov. 1986, *Gillow c/ Royaume-Uni*, n°9063/80, *JDI* 1987, p. 803.

ROLLAND P., TAVERNIER P.,

- obs. sous CEDH, 26 juin 1986, *Van Marle c/ Pays-Bas*, n°8543/79, *JDI* 1987, p. 785.
- obs. sous CEDH, 30 nov. 1987, *H. c/ Belgique*, n°8950/80, Série A, n°127, *JDI* 1988, p. 877.

ROUJOU DE BOUBÉE M.-E., DE LAMY B.,

- note sous Cass. crim., 30 juin 1999, n°97-82.351 : *Bull. crim.*, n°174, *D.* 2000, p. 181.

SAINTE-ROSE J.,

- concl. sur Cass. Ass. Plén., 29 juin 2001, n°99-85.973 : *Bull. A.P.*, n°8, *JCP* 2001, II, n°10569.

SARGOS P.,

- rapp. sur Cass. Ass. Plén., 29 juin 2001, n°99-85.973 : *Bull. A.P.*, n°8, *JCP* 2001, II, n°10569.

SAVATIER R.,

- note sous Civ., 27 juill. 1937, *DP* 1938, 5.

SCHULZ R.,

- obs. sous CEDH, 27 mai 2014, *De La Flor Cabrera c./ Espagne*, n°10764/09, *RGDA* 2014, p. 409.
- note sous Cass. crim., 5 janv. 2021, n°19-84.016, *Inédit*, *RGDA* 2021, p. 49.

SOUDAIN T.,

- obs. sous CEDH, 18 oct. 2016, *Vukota-Bojic c./ Suisse*, n°61838/10, *D. Actu.* 2016.

STEINLE-FEUERBACH M.-F.,

- note sous Cass. Ass. Plén., 19 déc. 2003, n°02-14.783 : *Bull. A.P.*, n°8, *LPA* 2004, n°74, p. 14.

STOFFEL-MUNK PH.,

- obs. sous Cass. 2^e civ., 30 juin 2005, n°04-10.996 : *Bull. civ. II*, n°174, *JCP* 2006, I, 111, n°12.

SUDRE F.,

- obs. sous CEDH, 29 oct. 1992, *Open Door et autres c/ Irlande*, n°14234/88, *RUDH* 1993, p. 1.
- obs. sous CEDH, 25 mars 1999, *Iatridis c/ Grèce*, n°31107/96, *JCP* 2000, I, n°203.
- note sous CEDH, 25 juill. 2002, *Sovtransavto Holding c/ Ukraine*, n°48533/99, *JCP G* 2003, I, 109, n°24.
- obs. sous CEDH, Gr. Ch., 6 oct. 2005, *Draon c/ France*, n°1513/03, *JCP* 2006, I, 109, n°16.
- obs. sous CEDH, 28 mai 2009, *Bigaeva c/ Grèce*, n°26713/05, *JCP* 2009, I, 143, n°16.
- obs. sous CEDH, Gr. Ch., 12 juin 2014, *Fernandez Martinez c/ Espagne*, n°56030/07, *JCP* 2014, chr. 832, n°13.

SUDRE F., LABAYLE H.,

- obs. sous CEDH, Gr. Ch., 12 juin 2014, *Fernandez Martinez c/ Espagne*, n°56030/07, *RFDA* 2015, p. 512.

SURREL H.,

- obs. sous CEDH, 11 avr. 2002, *Lallement c/ France*, n°46044/99, *RDP* 2003, 689.

TAVERNIER P.,

- obs. sous CEDH, 24 nov. 1986, *Gillow c/ Royaume-Uni*, n°9063/80, *JDI* 1987, p. 803.
- obs. sous CEDH, 16 déc. 1992, *Niemietz c/ Allemagne*, n°13710/88, *JDI* 1993, p. 755.

TAVERNIER P., DECAUX E.,

- obs. sous CEDH, 29 oct. 1992, *Open Door et autres c/ Irlande*, n°14234/88, *JDI* 1993, p. 751.

TAVERNIER P., ROLLAND P.,

- obs. sous CEDH, 26 juin 1986, *Van Marle c/ Pays-Bas*, n°8543/79, *JDI* 1987, p. 785.
- obs. sous CEDH, 30 nov. 1987, *H. c/ Belgique*, n°8950/80, Série A, n°127, *JDI* 1988, p. 877.

VACHET G.,

- note sous Cass. 2^e civ., 29 mars 2006, n°03-19.843 : *Bull. civ. II*, n°90, *JCP S* 2006, n°1429.
- note sous Cass. 2^e civ., 5 févr. 2015, n°13-26.358 : *Bull. civ. II*, n°23, *JCP S* 2015, n°1127.
- note sous Cass. crim., 1^{er} sept. 2015, n°14-83.031, *Inédit*, *JCP S* 2015, n°1378.

VIDAL J.,

- obs. sous Cass. Ch. Mixte, 27 févr. 1970, n°68-10.276 : *Bull. Ch. M.*, n°1, *JCP G* 1970, I, n°2390.

VIGNON-BARRAULT A.,

- obs. sous Cass. 2^e civ., 8 janv. 2009, n°08-10.074 : *Bull. civ. II*, n°1, *RCA* 2009, comm. 71.

VINEY G.,

- obs. sous Cass. 2^e civ., 9 déc. 1992, n°91-13.932 : *Bull. civ. II*, n°301, *JCP* 1993, I, n°3364.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 19 janv. 1994, n°92-13.804 : *Bull. civ. II*, n°27, *JCP* 1994, I, n°3809.

- obs. sous Cass. 2^e civ., 2 nov. 1994, n°92-20.993 : *Bull. civ. II*, n°209, *JCP* 1995, I, n°3853.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 1^{er} févr. 1995, n°94-06.006 : *Bull. civ. II*, n°42, *JCP* 1995, I, n°3893.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 22 févr. 1995, n°93-12.644 : *Bull. civ.*, II, n°61, *JCP* 1995, I, n°3853.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 28 juin 1995, n° 93-20.540 : *Bull. civ. II*, n° 203, *JCP* 1996, I, 3944.
- note sous Cass. Ass. plén., 10 nov. 1995, n°94-13.912 : *Bull. A.P.*, n°6, *JCP* 1996, II, n°22564.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 24 janv. 1996, n°94-13.678 : *Bull. civ. II*, n°15, *JCP* 1996, I, n°3944.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 2 avr. 1996, n°94-15.676 : *Bull. civ. II*, n°88, *JCP* 1996, I, n°3985.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 19 févr. 1997, n°95-14.034 : *Bull. civ. II*, n°41, *JCP* 1997, I, n°4070.
- obs. sous Cass. Ch. Mixte, 28 mars 1997, n°93-11.078 : *Bull. Ch. M.*, n°1, *JCP* 1997, I, n°4025.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 24 juin 1998, n°96-20.575 : *Bull. civ. II*, n°205, *JCP* 1998, I, n°187.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 24 févr. 2000, n°98-12.731 : *Bull. civ. II*, n°30, *JCP* 2000, I, n°241.
- obs. sous Cass. 2^e civ., 20 juin 2002, n°00-21.414 : *Bull. civ. II*, n°137, *JCP* 2003, I, n°152.
- obs. sous Cass. 1^{ère} civ., 1^{er} avr. 2003, n°01-00.575 : *Bull. civ. I*, n°95, *JCP* 2004, I, n°101.
- note sous Cass. Ass. Plén., 19 déc. 2003, n°02-14.783 : *Bull. A.P.*, n°8, *JCP* 2004, I, n°163.

ZOLLINGER A.,

- note sous CEDH, Gr. Ch., 6 oct. 2005, *Draon c/France*, n°1513/03, *JCP* 2005, II, n°10061.

VI- RAPPORTS, AVIS ET PROPOSITIONS/PROJETS DE LOI

Assemblée Nationale, *Proposition de loi visant à améliorer l'indemnisation des victimes de dommages corporels à la suite d'un accident de la circulation*, n° 2055, faite par M. LEFRAND G., député, art. 12 « extension de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 aux chemins de fer et aux tramways ».

Avis du CEE, *L'intelligence artificielle* (INT/806-EESC-2016-05369-00-00-AC-TRA), JOUE, C-288, du 31 août 2017.

CATALA P. (dir.), *Avant-projet de réforme du droit des obligations et de la prescription*, 2006, La documentation française, 207 p.

CESTAC J., CARNIS L., ASSAILLY J.-P., EYSSARTIER CH., GARCIA C., *Enquête sur le rapport à la règle chez les automobilistes*, Rapport final, déc. 2018, 77p.

Conseil d'État, *Rapport public*, 1996, *Sur le principe d'égalité*, La Documentation française, 1997, Coll. « Études du Conseil d'État, 509 p.

Conseil d'État, *Rapport public*, 1990, *Statut et Protection de l'Enfant*, La Documentation française, 1991, Coll. « Études du Conseil d'État ».

DINTILHAC J.-P., *Rapport du groupe de travail chargé d'élaborer une nomenclature des préjudices corporels*, juill. 2005, cité Rapport Nomenclature Dintilhac.

LAMBERT-FAIVRE Y. (dir.), *Rapport du Conseil national d'aide aux victimes sur l'indemnisation du dommage corporel*, juin 2003, cité Rapport Lambert-Faivre.

ONISR,

- *La sécurité routière en France, Bilan de l'accidentalité routière de l'année 2019*, 201 p.
- *La sécurité routière en France, Bilan de l'accidentalité routière de l'année 2018*, 200 p.
- *La sécurité routière en France, Bilan de l'accidentalité routière de l'année 2017*, 192 p.

Proposition de loi portant réforme de la responsabilité civile, n°678, enregistrée à la Présidence du Sénat le 29 juillet 2020, présentée par Philippe BAS et al.

Proposition de la loi n°3522 visant à modifier les règles d'indemnisation des accidents de la circulation, présentée par M. Michel Hunault, député, enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 13 déc. 2006.

Rapport annuel de la Cour de cassation 2011, *Le risque*, La Documentation Française, 650 p.

Rapport annuel de la Cour de cassation 2005, *L'innovation technologique*, La Documentation française, 538 p.

Rapport d'information n°663, fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du Règlement et d'administration générale sur la responsabilité civile, par MM. Jacques BIGOT et André REICHARDT, Sénateurs, enregistré à la Présidence du Sénat le 22 juillet 2020, session extraordinaire de 2019-2020.'

Rapport du groupe de travail dirigé par Stéphanie Porchy-Simon, *L'indemnisation des préjudices situationnels d'angoisse des victimes directes et de leurs proches*, Reims, 6 mars 2016.

Rapport *Google Self-Driving Car Project Monthly Report*, mai 2015.

Rapport n°1 de la CERNA (Commission de réflexion sur l'Éthique de la Recherche en sciences et technologies du Numérique d'Allistene), *Éthique de la recherche en robotique*, Nov. 2014.

Rapport n° 225, fait au nom de la Commission des lois par M. François COLLET, sénateur, sénat, 2nde session ordinaire de 1984-1985.

Proposition de loi portant réforme de la responsabilité civile, n° 657, présentée par le Sénateur Laurent Béteille, session extraordinaire de 2009-2010, en date du 9 juill. 2010.

Taxonomy and Definitions for Terms Related to Driving Automation Systems for On-Road Motor Vehicles, Society of Automotive Engineers, J3016, sept. 2016.

TERRÉ F., (dir.), *Pour une réforme du Droit de la responsabilité civile*, 2011, Dalloz, Thèmes et commentaires, 224 p.

URVOAS J.-J., (dir.), *Projet de réforme de la responsabilité civile*, présenté le 13 mars 2017, par Jean-Jacques Urvoas, garde des Sceaux, ministre de la Justice, suite à la consultation publique menée d'avril à juillet 2016.

VII- SITES INTERNET

A- SITES À CARACTÈRE PRIVÉ

BENSOUSSAN A., « Le véhicule à délégation de conduite : un pas de plus vers la personne robot », *Blog expert* sur le site du *Figaro.fr*, 16 avril 2018, [disponible en ligne] : <https://blog.lefigaro.fr/bensoussan/2018/04/le-vehicule-a-delegation-de-conduite-un-pas-de-plus-vers-la-personne-robot.html>.

BOUDETTE N.-E., « Tesla's Self-Driving System Cleared in Deadly Crash », *The New-York Times*, 19 janv. 2017 : www.nytimes.com/2017/01/19/business/tesla-model-s-autopilot-fatal-crash.html

BOURDOISEAU J., « La notion de conducteur : pratique, technique, théorie (ou l'art législatif) », in *Accident de la circulation, Classification, Droit commun, Droit des assurances, Droit des obligations*, mars 2020, [disponible en ligne] : <https://aurelienbamde.com/category/accident-de-la-circulation/>

http://cerna-ethics-allistene.org/digitalAssets/38/38704_Avis_robotique_livret.pdf.

<http://www.extonconsulting.com/>

GT1 : Robotique et santé », [en ligne] : https://www.gdr-robotique.org/groupes_de_travail/?id=1

http://isearch.nhtsa.gov/files/Google%20--%20compiled%20response%20to%2012%20Nov%20%2015%20interp%20request%20--%204%20Feb%2016%20final.htm#_ftnref6.

JARRASSE N., « Le mythe de l'humain augmenté », [en ligne] : <https://lejournal.cnrs.fr/billets/le-mythe-de-lhumain-augmente>.

<https://www.leblogdomotique.fr/wp-content/uploads/2015/06/report-0515.pdf>

www.lefigaro.fr/secteur/high-tech/2016/03/01/32001-20160301ARTFIG00118-la-google-car-provoque-son-premier-accident-de-la-route.php

« Les premiers bras bioniques vont pouvoir être vendus aux États-Unis », *Le Monde.fr*, 11 mai 2014, [en ligne] : https://www.lemonde.fr/sciences/article/2014/05/11/les-premiers-bras-bioniques-vont-pouvoir-etre-vendus-aux-etats-unis_4414804_1650684.html

NIVAGGIOLI A., « Des prothèses intuitives grâce à l'intelligence artificielle », *Alliancy Le Mag numérique et business*, [en ligne] : <https://www.alliancy.fr/des-protheses-intuitives-grace-a-lintelligence-artificielle>

« Série Robotique – 1 – Les révolutions en chaîne de la voiture sans conducteur », *ParisTech Review*, 19 juin 2014, in <http://www.paristechreview.com/2014/06/19serie-robotique-1-automobile-sans-conducteur/>

<http://www.robotics-openletter.eu>

Taxonomy and Definitions for Terms Related to Driving Automation Systems for On-Road Motor Vehicles, Society of Automotive Engineers, J3016, sept. 2016, in <http://www.sae.org>

<i>B- SITES À CARACTÈRE INSTITUTIONNEL</i>
--

1. Justice

<https://www.courdecassation.fr/IMG/reforme-droit-RC.pdf>

https://www.courdecassation.fr/IMG/pdf/cour_cassation-rapport_2005-3.pdf

www.justice.gouv.fr/publication/dacs/consult/20141120-projetannexe.pdf

www.justice.gouv.fr/publicat/syntheseindemcorp.pdf

www.justice.gouv.fr/publication/Projet_de_reforme_de_la_responsabilite_civile_13032017.pdf

http://www.justice.gouv.fr/art_pix/RAPPORTCATALASEPTEMBRE2005.pdf

2. Vie publique, Assemblée nationale, Sénat, Europe, Nations Unies

<https://www.assemblee-nationale.fr/13/propositions/pion2055.asp>

https://www.ccbe.eu/fileadmin/speciality_distribution/public/documents/EUROPEAN_PRIVATE_LAW/EN_EPL_20100107_Principles_definitions_and_model_rules_of_European_private_law_-_Draft_Common_Frame_of_Reference_DCFR_.pdf

https://www.cnil.fr/sites/default/files/atoms/files/pack_vehicules_connectes_web.pdf

<https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/G20/353/10/PDF/G2035310.pdf?OpenElement>

<http://www.egt1.org/docs/PETLFrench.pdf>

<https://www.gouvernement.fr/conseil-des-ministres/2021-04-14>

<http://www.senat.fr/leg/pp19-678.html>

<https://www.senat.fr/leg/pp109-657.html>

<http://www.senat.fr/rap/r19-663/r19-6631.pdf>

<http://www.senat.fr/rap/r19-663/r19-6636.html>

www.un.org/french/documents/ga/res/32/fres32.shtml

<https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2020/wp1/ECE-TRANS-WP1-2020-1f.pdf>

<https://www.vie-publique.fr/sites/default/files/rapport/pdf/174000190.pdf>

3. Sécurité routière

https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/sites/default/files/2020-07/Barometre_M_Juin_2020_Confinement_3pages_v5.pdf

<https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/sites/default/files/2020-11/Rapport%20à%20la%20règle%20chez%20les%20automobilistes%20français%20Ifsttar.pdf>

<https://www.securite-routiere.gouv.fr/mieux-nous-connaître>

<https://www.securite-routiere.gouv.fr/reglementation-liee-lusager/reglementation-liee-au-handicap>

INDEX

(les numéros renvoient aux paragraphes, non aux pages)

Accident

accident complexe, 124-125
accident corporel (notion), 10
facteurs, 175, 296, 304, 339, 532
notion, 7, 423, 531

Assurance

automobile obligatoire (notion), 3,
8, 281, 283-284
automobile obligatoire (sanctions),
336, 338-340
de responsabilité, 285, 410-412
directe, 408-409, 418-420, 422
garantie individuelle conducteur,
331, 427, 429-430

Atteinte à la personne

atteinte à l'intégrité physique, 57,
59-60, 64, 68, 70
atteinte à l'intégrité psychique, 60-
62, 70, 76
notion : 50, 52, 64
droits fondamentaux : 55-56
victime directe : 50

Biens

immatériels, 68-69, 207
matériels, V. biens de dignité

Causalité

notion, 9
lien de causalité, 173-177

Cause étrangère 148-149, 162, 178, 183,
191, 198

Centre d'intérêt 24, 522

Chemins de fer et tramways 8, 115

Discernement 30, 159

Domage

notion, 56-57, 55-56
corporel, 10, 52, 57, 59-64, 69, 226,
248, 368, 369
purement moral, 62

Droit à la sécurité 253

Droits de la personnalité 63

**Droit à réparation du dommage
corporel**

fondamentalité : 373-377
généralités : 254-256, 267

Droits fondamentaux

acception : 367-368
fondamentalité : 262, 270, 367
droit à l'égalité, 278, 307
droit à l'intégrité physique, 220, 228-331, 251, 254-255, 258, 266
droit à l'intégrité psychique, 220
droit à la dignité, 23, 236-240, 257, 308
droit à la preuve, 498
droit à la qualité de vie, 211
droit à la santé, 210-211
droit à la sûreté, 252
droit à la vie, 211, 233, 251, 254-255, 258, 265
droit à la vie privée, 215, 220, 266
droit au travail, 214-215
liberté de circulation, 315-320, 322, 324, 325
droit de propriété, 207-208
notion, **374**, 32, 55-56, 259
principe d'indivisibilité, 263, 269
subjectifs, 213, 218-218, 226

Être humain 24, 27-28, 80

Faute

cause exclusive du dommage, 183
d'abstention, 463-467, 469, 472, 476
de comportement, 175, 184, 476, 478
de conduite, 174-176, 182, 230, 478-480

intentionnelle, 155-156, 158-160, 338, 387, 421
inexcusable, 384-388, 391-392, 394
inexcusable (cause exclusive), 160-164
inopposabilité (principe), 149-150
recherche volontaire du dommage, 155-158
simple, 169-175, 178-179, 184-186
volontaire, 155, 161, 389, 394

FGAO 3, 281, 287-290

Fournitures et appareils délivrés sur prescription médicale

atteinte (aux), 59, 67, 75
bien accessoire, 35, 38
bien affecté à la personne, 37, 39, 40
bien connecté, 45
bien de dignité, 240-242, 402
bien robotisé, 42-43, 45
chien d'aveugle, 436
corps humain, 37-40
dispositif médical, 37, 43, 59
fauteuil roulant, 36, 43, 307-309
finalité médicale, 37-39, 43, 45
intelligence artificielle, 45, 47
personnification, 35-44
prothèse, 36, 39-40, 43-44, 75
qualification juridique, 36

Gardien du véhicule 2, 4, 98, 103, 145, 148-149, 191-193, 199, 283-285, 355, 412, 415, 418-420, 454, 534, 537

Hiérarchie

des dommages, 247-248, 250-251, 365, 367
des droits fondamentaux, 56, 270-273
des intérêts, 56, 248-249, 363, 366
des préjudices corporels, 221-224, 396, 402, 403

Liberté publique 373

Loi du 5 juillet 1985

autonomie, 152
décontractualisation, 143
domaine d'application, 6-9, 533- 534
implication, 9, 145, 530
imputabilité du dommage à l'accident, 9, 146
objectivation de la responsabilité, 144
projet de, 5

Nomenclature Dintilhac 60, 64-66, 71, 86, 88

Ordre public 6, 152

Personne

humaine, 18, 20-23, 27, 29, 44
cyborg, 47
morale, 83-88, 86, 89
par destination, 40, 44

par nature, 39, 44-45
personnalité juridique (droit à), 32
personnalité juridique (notion), 24, 26-27, 29, 31, 83
personne physique, 24-29, 78-79
robotisée, 42
viabilité, 29, 79
victime, 20-21, 25, 28-30
vie, 28, 79
Infans conceptus, 24, 79-81

Préjudice

notion, 52-53, 55-56
caractères du préjudice réparable, 54, 78
à caractère personnel évolutif, 74
corporel, 59, 65-66
corporel pur, 402
d'accompagnement, 87
d'affection, 87-88, 219
d'agrément, 73
d'établissement, 73
de deuil pathologique, 88
déficit fonctionnel
(temporaire/permanent), 61, 72-73, 75
économique professionnel, 67-68, 214
esthétique, 72-73, 75
exceptionnel, 73
extra-patrimonial (ou corporel non-économique), 61-62, 70, 71-73, 75, 80, 218, 224, 398
moral, 71, 73, 81, 219, 397
patrimonial (ou corporel économique), 64, 66-67, 69, 80, 86, 207, 208

- perte de chance, 219
 - post-traumatique, 60
 - pretium doloris*, 72-73
 - purement économique, 62
 - purement moral, 62, 89
 - réfléchi, 78, 86-87
 - sexuel, 73
 - spécifique de contamination, 400
- Projets de réforme** 4, 354-361
- Propriétaire du véhicule** 98, 191, 197, 207, 283-284, 288, 346, 412, 537
- QPC** 278, 292, 306, 312-313, 328
- Recours des tiers-payeurs** 221-224
- Recours en contribution** 197-200
- Réparation irréductible** 65, 71, 147, 152, 147, 177, 187-188, 328, 331, 421, 427, 520
- Responsabilité**
- civile du fait personnel, 1
 - de l'administration, 295
 - du fait des choses, 2-4, 546-550
 - du fait des produits défectueux, 542-545
- Risque** 1, 95, 144, 280-281, 294
- Sanction pénale** 342-344, 346, 347
- Sécurité routière** 177, 296, 312-313, 323-324, 329
- Véhicule automatisé**
- contrôle dynamique, 441-442, 444, 447, 450
 - défaut du système, 483-489
 - délégation du contrôle dynamique, 442, 447, 464-465
 - demande de reprise en main, 439, 445-446, 466-470
 - dommage causé par le système, 481, 482
 - enregistreur de données, 492-497
 - notion, 438, 529
- Véhicule autonome**
- « *machine learning* », 550
 - définition, 513-515
 - dommage, 551
 - responsable, 552
 - statut juridique, 517-523
- Véhicule terrestre à moteur**
- énergie cinétique, 99, 102, 112, 124, 297
 - engins de déplacement personnel motorisés, 8, 109, 327, 418
 - maîtrise (du), 103, 112, 114, 119-125, 454-456
 - remorques et semi-remorques, 8
 - notion, 8

Victime conductrice

action, 191, 329, 431-432, 471-473
état de faiblesse, 300-305, 475
notion, 98, 99, 101-102, 120-121,
124, 453, 505-510
peine privée, 176-177
préposé, 192-194
qualité, 449, 451-452,
responsable, 280-285, 294, 328-
327, 336, 462, 535

Victime indirecte

humaine, 78-79, 89
indemnisation, 187-188, 195
vulnérabilité, 92

Victime non-conductrice

état de faiblesse, 128-130, 132-135
notion, 94, 116, 126
passager, 113-115
piétons, cyclistes, 106-109

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION.....	1
PARTIE 1 UN TRAITEMENT SÉLECTIF DES VICTIMES D'ATTEINTES À LA PERSONNE	21
TITRE 1 LE TRAITEMENT PRÉFÉRENTIEL DU DOMMAGE CORPOREL RÉSERVÉ AUX VICTIMES NON- CONDUCTRICES.....	23
CHAPITRE 1 L'ACCEPTION DE L'ATTEINTE À LA PERSONNE RÉPARABLE SUBIE PAR LA VICTIME	25
Section 1. La physionomie de la victime atteinte en sa personne	25
§1. L'interprétation stricte de la notion de personne.....	26
A. L'attribution de la qualité de victime à la personne humaine.....	26
B. L'assimilation de la victime à la personne physique.....	31
§2. L'extension voulue de la notion de personne.....	38
A. La personnification voulue des biens affectés à la personne.....	39
B. L'élévation envisageable de biens robotisés au rang de personne.....	44
Section 2. L'étendue de l'atteinte à la personne réparable	50
§1. La physiognomonie de l'atteinte à la victime directe	50
A. L'interprétation ambivalente du dommage corporel	52
1. Le sens ordinairement connu	52
2. L'originalité du sens retenu	59
a. L'intégration voulue de l'atteinte à des biens matériels spécifiques dans la qualification de dommage corporel	59
b. L'intégration déductive de l'atteinte psychique au sein du dommage corporel	60
B. La réparation du dommage corporel dans tous ses aspects	67
1. L'aspect économique des répercussions réparables	68
2. L'aspect moral des répercussions réparables	73
§2. Les répercussions étendues de l'atteinte aux victimes indirectes	79
A. L'identification large des tiers subissant un préjudice réfléchi.....	80
B. L'identification restreinte des préjudices réfléchis.....	88
CONCLUSION DU CHAPITRE 1	95
CHAPITRE 2 L'INFLUENCE DE LA VULNÉRABILITÉ PRÉSUMÉE DES VICTIMES NON-CONDUCTRICES	99
Section 1. L'identification délicate des victimes en situation de faiblesse	100
§1. La désignation déductive de la victime non-conductrice	101
A. La victime créatrice du risque de la circulation	103
1. Le délaissement des critères originels.....	103
2. La considération des critères rationnels.....	105
B. La victime déchargée du risque de la circulation	109
1. L'absence de protection corporelle.....	110
2. L'absence de maîtrise du véhicule impliqué dans l'accident.....	114
§2. Le changement de désignation de la qualité de victime non-conductrice	120
A. La perte de la qualification de non-conducteur de la victime.....	120
B. La prévalence de la qualification de non-conducteur de la victime.....	124
Section 2. La considération de l'état de faiblesse des victimes vulnérables.....	128
§1. La faiblesse de la victime liée à son seuil d'âge	129
§2. La faiblesse de la victime liée au degré d'altération de son état de santé	132
CONCLUSION DU CHAPITRE 2	139
CONCLUSION DU TITRE 1	143
TITRE 2 LE TRAITEMENT PRIVILÉGIÉ DES VICTIMES NON-CONDUCTRICES COMMANDÉ PAR LA NATURE CORPORELLE DU DOMMAGE	147
CHAPITRE 1 L'INDEMNISATION PRIORITAIRE GARANTIE AUX VICTIMES NON-CONDUCTRICES D'UN DOMMAGE CORPOREL.....	149
Section 1. Un droit inconditionnel à réparation du dommage corporel quasiment consacré au profit des victimes non-conductrices	149
§1. La reconnaissance d'un droit à une indemnisation irréductible.....	150
A. L'automaticité garantie de l'indemnisation	150
B. Le privilège d'une indemnisation absolue octroyée	157
§2. Les dérogations exceptionnelles à l'irréductibilité de l'indemnisation	163
A. L'impact généralisé de la recherche volontaire du dommage sur l'indemnisation	165
B. L'influence de la faute inexcusable cause exclusive de l'accident sur l'indemnisation	171

Section 2. La privation d'un droit inconditionnel à réparation du dommage corporel garanti aux victimes conductrices	178
§1. Les conditions de la réductibilité de l'indemnisation.....	179
A. La détermination exigée d'une faute opposable à la victime conductrice.....	179
B. L'exigence prétorienne de l'établissement de l'origine causale de la faute dans la réalisation du dommage corporel.....	184
§ 2. L'étendue de la privation du droit à indemnisation.....	194
A. L'octroi d'une indemnisation irréductible souverainement paralysée	194
B. Les possibilités d'indemnisation offertes à la victime conductrice.....	204
1. L'application aménagée de la loi de 1985.....	205
2. Le secours du droit commun	212
CONCLUSION DU CHAPITRE 1	217
CHAPITRE 2 L'INFLUENCE DE LA NATURE CORPORELLE DU DOMMAGE RÉPARABLE	221
Section 1. L'identification déductive des principaux droits fondamentaux restaurés	221
§1. L'analyse nominative des conséquences réparables du dommage corporel.....	222
A. La restauration à l'aune des préjudices patrimoniaux réparables.....	222
1. Le cas particulier de la restauration implicite du droit de propriété en cas de dommage aux biens immatériels	223
2. L'éventuelle restauration implicite de divers droits fondamentaux violés en cas de préjudices patrimoniaux indemnisables	226
B. La restauration à l'aune des préjudices extrapatrimoniaux réparables.....	234
§2. La restauration centralisée autour du droit à l'intégrité de la personne.....	242
A. La restauration du droit à l'intégrité physique principalement visée	243
1. L'hypothèse d'un accident corporel non mortel	243
2. L'hypothèse d'un accident mortel.....	246
B. La restauration médiate de la dignité de la victime atteinte dans son intégrité	248
1. La protection latente de la dignité de la victime accidentée	248
2. La protection étendue aux biens de dignité de la victime humaine	253
Section 2. Le recours aux droits fondamentaux identifiés comme instruments de traduction de la supériorité du dommage corporel dans le droit de la réparation.....	256
§1. La légitimité reconnue de la supériorité du dommage corporel.....	257
A. La valeur sociale essentielle de l'intérêt à l'intégrité de la personne	258
B. Essai sur le rattachement de la supériorité du dommage corporel aux droits fondamentaux.....	263
§2. La place supérieure du dommage corporel justifiable	270
A. L'incapacité des droits fondamentaux à justifier de la supériorité du dommage corporel.....	270
B. L'influence occulte de l'éminente valeur attribuée aux droits fondamentaux protégeant l'intégrité de la personne	275
CONCLUSION DU CHAPITRE 2	281
CONCLUSION DU TITRE 2	283
CONCLUSION DE LA PREMIÈRE PARTIE.....	287
PARTIE 2 VERS L'ABOLITION DU TRAITEMENT SÉLECTIF DES VICTIMES D'ATTEINTES À LA PERSONNE	289
TITRE 1 L'HARMONISATION PERCEPTIBLE DU TRAITEMENT DES VICTIMES.....	291
CHAPITRE 1 LE REHAUSSEMENT NÉCESSAIRE DU DROIT À INDEMNISATION DE LA VICTIME CONDUCTRICE	293
Section 1. L'établissement d'un traitement défavorable justifié par le critère de situation objective particulière ..	293
§1. La charge de la réparation envers autrui inassumée	296
A. La socialisation indirecte du risque de circulation par l'assurance.....	297
B. La socialisation directe du risque de la circulation par le Fonds de garantie des assurances obligatoires ...	301
§ 2. L'inégalité de traitement entre les victimes d'accidents corporels voulue par la loi.....	306
A. L'absence de prise compte de facteurs externes de risque	308
B. L'indifférence des facteurs internes de risque	315
Section 2. La sévérité du sort des victimes conductrices motivée par l'exigence de l'intérêt général à la sécurité routière	326
§ 1. Le respect du droit restreint de circuler des usagers de la route gouverné par l'intérêt général de sécurité routière	328
A. La protection encadrée du droit de circuler librement.....	329
B. La légitimité des limites assignées à la liberté de circulation	334
§2. La volonté de responsabilisation des créateurs du risque discutable	340
A. L'absence d'effet dissuasif de la sanction.....	341
B. La préexistence de sanctions hors la loi de 1985	347
1. L'effectivité de la sanction assurantielle.....	347
2. L'effectivité de la sanction pénale routière	353

CONCLUSION DU CHAPITRE 1	363
CHAPITRE 2 L'APERCEPTION D'UN TRAITEMENT PRÉFÉRENTIEL DU DOMMAGE CORPOREL RÉPARABLE DE LA VICTIME CONDUCTRICE.....	365
Section 1. L'ajournement critiquable d'un traitement préférentiel du dommage corporel reconnu aux victimes conductrices	366
§1. La volonté de reconnaître un traitement préférentiel au dommage corporel de la victime conductrice	367
A. L'unification initialement souhaitée du droit à réparation du dommage corporel des victimes d'accidents corporels de la circulation	367
B. L'harmonisation subséquentement voulue du droit du dommage corporel entre les victimes d'accidents corporels de la circulation	372
§2. Le conducteur exclu de la catégorie des victimes bénéficiant d'un traitement préférentiel du dommage corporel <i>de lege ferenda</i>	376
A. L'identification des mouvements en faveur de la reconnaissance d'un traitement préférentiel du dommage corporel.....	376
1. L'intronisation souhaitée d'une hiérarchie des dommages réparables	377
2. La reconnaissance souhaitée d'une protection prioritaire du dommage corporel.....	381
B. Vers une fondamentalisation du droit à l'indemnisation intégrale du dommage corporel	387
Section 2. Le contournement envisageable d'un traitement préférentiel du dommage corporel ajourné.....	396
§1. Le remaniement envisagé des règles encadrant le droit à indemnisation des victimes d'accidents corporels	396
A. L'opposabilité acceptable de la faute inexcusable sur l'étendue du droit à indemnisation des victimes d'accidents corporels	397
1. L'appréciation problématique de la faute inexcusable.....	397
2. La subsistance problématique du critère de la cause exclusive de l'accident	404
B. L'affirmation d'une hiérarchie des préjudices corporels réparables incidente	409
1. Une indemnisation limitée aux préjudices corporels extrapatrimoniaux appréciés objectivement.....	411
2. Les effets d'une protection abaissée des préjudices corporels moraux objectifs	417
§2. La restructuration envisageable du régime d'indemnisation des victimes de dommage corporel	420
A. La reconnaissance souhaitable d'une assurance directe du dommage corporel	421
1. La volonté affichée d'un régime d'indemnisation fondé sur une logique d'assurance directe	421
2. Vers une protection améliorée du conducteur assuré victime	431
a. Les avantages de l'assurance directe	431
b. Les modifications incidentes envisageables	435
B. L'alternative d'une généralisation de la garantie individuelle conducteur	438
1. La nécessité d'une généralisation à l'ensemble des victimes conductrices	439
2. Les modifications légales envisageables.....	442
a. En droit des assurances.....	442
b. L'abrogation inopportune de l'incidence de la faute simple du conducteur victime	445
CONCLUSION DU CHAPITRE 2	449
CONCLUSION DU TITRE 1	453
TITRE 2 LA PERSPECTIVE D'UN TRAITEMENT UNIFIÉ DES VICTIMES À L'AUNE DE L'AVÈNEMENT DES VÉHICULES	
AUTOMATISÉS	459
CHAPITRE 1 L'ESQUISSE D'UNE MUTATION DU DROIT À INDEMNISATION DES VICTIMES CONDUCTRICES	465
Section 1. L'influence de la création partagée du risque d'accident sur la détermination de la qualité de conducteur victime.....	465
§1. La détermination des rôles respectifs eu égard au contrôle dynamique du véhicule	466
§2. La désignation délicate du conducteur d'un véhicule automatisé.....	474
A. La qualité possiblement perdue de conducteur.....	475
B. La qualité visiblement conservée de conducteur	480
Section 2. L'impact de la création partagée du risque réalisé sur la reconnaissance d'un traitement préférentiel du dommage corporel à la victime conductrice.....	484
§1. La reconnaissance retardée d'un traitement préférentiel du dommage corporel à la victime conductrice... 484	484
A. La considération de l'intervention fautive du conducteur dans l'exercice du contrôle du véhicule.....	485
B. La détermination de l'origine de l'intervention fautive du conducteur	494
1. L'influence de l'état du conducteur	494
2. L'influence de la position du conducteur.....	496
§2. La reconnaissance envisageable d'un traitement préférentiel du dommage corporel à la victime conductrice	500
A. L'irréductibilité probable de l'indemnisation du dommage corporel	501
B. L'identification facilitée de nouveaux débiteurs d'indemnisation.....	507
CONCLUSION DU CHAPITRE 1	519
CHAPITRE 2 VERS LA MISE EN ŒUVRE DÉLICATE D'UN TRAITEMENT ÉGALITAIRE DES VICTIMES D'ACCIDENTS CORPORELS.....	523

Section 1. Vers un transfert préalable de la création du risque d'accident.....	524
§1. La qualité de conducteur déniée à la victime	525
A. Vers une vision transformée de la notion de conducteur.....	525
B. Vers une disparition certaine de la qualité de conducteur victime	529
§2. La création du risque imputable au véhicule autonome.....	534
A. La définition juridique d'un véhicule autonome	534
B. La détermination du statut juridique du véhicule intelligent.....	538
1. Les propositions doctrinales	539
2. L'appréciation des propositions doctrinales	546
Section 2. Vers le transfert consécutif de la charge de réparation du risque réalisé	550
§1. La situation inchangée des victimes au stade de l'obligation à la dette.....	550
A. L'état des lieux de l'applicabilité de la loi du 5 juillet 1985.....	551
B. L'état des vœux de l'adaptabilité de la loi du 5 juillet 1985.....	555
§2. L'inévitable transfert de la charge de réparation du risque réalisé au stade de la contribution à la dette	561
A. Les responsabilités du fait anormal du véhicule automatisé	562
B. La détermination de la responsabilité du fait anormal du véhicule automatisé	568
CONCLUSION DU CHAPITRE 2	575
CONCLUSION DU TITRE 2.....	579
CONCLUSION DE LA SECONDE PARTIE	583
CONCLUSION GÉNÉRALE	585
ANNEXE.....	589
BIBLIOGRAPHIE	593
INDEX.....	651
TABLE DES MATIERES	657