

L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation en Europe :
Conditions et étendue du droit à réparation
Rapport français (version provisoire)
Olivier Gout
Professeur à l'Université Jean Moulin – Lyon 3

En France, les victimes d'accidents de la circulation bénéficient d'un régime spécifique d'indemnisation mis en place par une loi du 25 juillet 1985, connue sous le nom de la loi Badinter.

Cette loi venait répondre à la particularité du contentieux suscité par les accidents de la circulation qui était abordé jusqu'alors sous l'angle du droit commun de la responsabilité et plus particulièrement de la responsabilité du fait des choses de l'article 1384 al. 1 du Code civil¹. Il apparaissait en effet que les règles appliquées à ce régime de responsabilité se construisaient presque exclusivement en contemplation de l'indemnisation des victimes de ce type d'accident, ce qui était assez discutable dans la mesure où la responsabilité du fait des choses a vocation à ratisser beaucoup plus large. Par ailleurs il avait été souligné à de multiples reprises l'inadaptation du droit commun aux spécificités des accidents de la circulation, ne serait-ce que parce que ce droit « se contente » de mettre en place un régime de responsabilité et non pas un régime d'indemnisation.

Aussi bien l'introduction d'une loi spécifique était appelée de ses vœux par la doctrine depuis de nombreuses années et les premières propositions remontent aux années 1960.

La philosophie essentielle du système mis en place par la loi de 1985 est celui d'un **système d'indemnisation des victimes fondé sur l'assurance**, système d'indemnisation qui ne rompt pas toutefois radicalement avec les logiques du droit de la responsabilité. La loi poursuivait par ailleurs comme objectif de déjudiciariser le contentieux lié à la matière pour accélérer le processus d'indemnisation des victimes.

Dans un premier temps au moins, la loi a échoué en la matière. Elle a en effet donné lieu à un contentieux colossal. Les explications pouvant être avancées sont multiples. Elles tiennent tout à la fois à l'hybridité du dispositif - mi régime d'indemnisation, mi régime de responsabilité - et à la naïveté des faiseurs de cette loi. En recourant à dessein à des notions que le législateur pensait neutres, parce que non imprégnées d'un passé juridique, comme par exemple « l'implication », celui-ci pensait du même coup simplifier la matière en l'extrayant des chicaneries des juristes. Sauf que ce faisant, et sans en avoir conscience, il posait les bases de nouveaux débats judiciaires, portant précisément sur les nouveaux concepts introduits. De nouveaux débats il ne pouvait pas manquer par ailleurs d'y en avoir puisque, comme on le verra, la loi a pris de distinguer entre différents types de victimes ne bénéficiant pas du même traitement.

Ceci étant dit, l'un des points forts de la loi est de mettre en place un régime exclusif d'indemnisation. Ainsi, dès que les conditions d'applicabilité de la loi sont réunies, la victime n'a d'autre choix que d'agir sur son fondement. La Cour de cassation l'a très tôt affirmé². Dans certaines hypothèses particulières toutefois, comme dans le cas des accidents du travail

¹ Régime de responsabilité mis en place par le célèbre arrêt Jand'heur de 1930

² V. par ex., Cass. 2^{ème} civ., 4 fev. 1987, D. 1987, p. 187, note H. Groutel.

ou des infractions et actes de terrorismes, d'autres régimes spéciaux peuvent trouver à s'appliquer³. A cela il faut ajouter que le droit commun conserve une place dans certaines circonstances particulières que nous aurons l'occasion d'aborder plus avant.

Pour le juriste français il est donc essentiel de déterminer le champ d'application de la loi de 1985 (I) pour prendre parti ensuite sur l'étendu du droit à réparation des victimes (II).

I - Les conditions d'application de la loi de 1985

Il convient essentiellement ici de se reporter à l'article 1er de la loi pour savoir dans quelles circonstances elle s'applique. Ce texte commence par souligner que la loi a vocation à jouer que les victimes soient ou non transportées en vertu d'un contrat. La précision est importante pour le droit français qui connaît la coexistence de deux ordres de responsabilité, la responsabilité délictuelle et la responsabilité contractuelle. Or en vertu de la règle de la non option, la victime est par principe tenue d'agir sur le fondement contractuel à chaque fois qu'elle a passé un contrat avec celui à qui elle demande réparation. La loi de 1985 transcende cette opposition pour poser un régime unique d'indemnisation, ce qui doit être salué.

Ce texte précise ensuite que l'application de la loi est subordonnée à un accident de la circulation (A) dans lequel un véhicule terrestre à moteur (B) est impliqué (C). Nous terminerons en évoquant les personnes bénéficiaires de la loi (D).

A - Un accident de la circulation

La loi s'applique en cas **d'accident**. La loi n'a pas défini cette notion qui présuppose toutefois un événement soudain et fortuit⁴. La Cour de cassation attache ainsi tout spécialement de l'importance à l'idée que l'événement doit être indépendant de toute volonté. Cela exclut donc les infractions volontaires. Il en est ainsi par exemple si on utilise son véhicule comme une arme, par exemple pour heurter volontairement un autre véhicule ou encore pour en faire une « voiture bélier » afin défoncer la vitrine d'un magasin comme une bijouterie... Dans ce cas, la responsabilité sera alors recherchée sur un autre fondement. On pense notamment au régime spécifique applicable aux victimes d'infractions.

Quid ensuite du **lieu de circulation** ? La Cour de cassation retient une conception large de cette notion. Ainsi, le lieu de l'accident importe peu. Il n'est donc pas nécessaire que l'accident se produise sur une voie spécifiquement ou traditionnellement destinée à la circulation routière. Sont donc concernés par cette loi les accidents ayant lieu sur une voie privée, dans un champ, dans un garage, sur une piste de ski ou sur une plage.

Il est par ailleurs admis que la loi joue dans l'hypothèse des compétitions sportives en circuit fermé⁵ pour la réparation des dommages causés aux spectateurs. Néanmoins la loi ne s'applique pas pour les dommages causés entre concurrents de compétitions sportives⁶ qui

³ V. par ex. sur la question, Ph. Brun, Responsabilité civile extractcontractuelle, n° 664 et s.

⁴ Il est ainsi d'usage de se référer au droit des assurances pour appréhender cette notion et de présenter un accident comme un événement fortuit soudain et indépendant de la volonté. Un débat existe quant au point de savoir si pour exclure la qualification d'accident il convient de se contenter d'une simple action volontaire ou s'il faut une faute intentionnelle au sens de l'article L. 113-1 du C. des ass. Il semble qu'il existe une divergence de jurisprudence

⁵ V. par ex. Cass. Crim., 16 juil. 1987, n° 86-91347).

⁶ V. par ex. Cass. Civ. 2, 28 fév. 1996, 93-17457

devront alors se contenter du droit commun. Dans le même esprit, la Cour de cassation vient de juger que tombaient sous le coup de la loi, à l'exclusion du caméraman tué et de ses deux assistants blessés qui relèvent quant à eux de la législation relative aux accidents du travail, les victimes d'un exercice de cascade réalisé durant le tournage d'un film à l'aide d'un véhicule terrestre à moteur sur une voie fermée à la circulation. D'une manière générale, on peine à comprendre ces exclusions posées par la Cour de cassation dès lors qu'on est en présence de « victimes d'accidents de la circulation ».

S'agissant enfin **du fait de circulation**, là encore la loi ratisse large puisque, après quelques hésitations, elle s'applique que le véhicule ait été en mouvement ou à l'arrêt ou simplement en stationnement lors de l'accident.

Il importe néanmoins de se poser la question de savoir si, au moment de l'accident, le véhicule était utilisé ou pas dans une autre fonction que celle de déplacement, en particulier comme un instrument de travail⁷. Ne constitue pas ainsi un accident de la circulation le dommage causé par la benne basculante d'un camion à l'arrêt ou par la pompe servant de transvasement du gaz liquide d'un camion-citerne. Ces exclusions n'ont toutefois pas lieu d'être lorsque le véhicule qui exécute un travail est en déplacement au moment de l'accident, déplacement et travail étant alors confondus⁸.

Il importe par ailleurs de se demander si le fait à l'origine de l'accident est lié ou non aux fonctions de déplacement du véhicule. Ainsi, pour prendre là encore un exemple récent, la Cour de cassation approuve une cour d'appel d'avoir jugé que l'incendie d'un camion réfrigéré qui s'est déclaré dans ce véhicule en stationnement, moteur arrêté, sur un quai de déchargement et qui s'est propagé à un autre camion et au bâtiment se trouvait à proximité, était un accident de la circulation. L'expertise révélait en effet que l'incendie résultait, non pas d'un élément d'équipement étranger à sa fonction de déplacement, à savoir la production de froid, mais d'une défectuosité des organes nécessaires ou utiles à son déplacement⁹.

B - Un véhicule terrestre à moteur

Il faut commencer par préciser que la loi elle-même exclut de son champ d'application certains véhicules. Il en est ainsi des trains ou des tramways circulant sur un site propre, cette dernière notion ayant donné lieu à quelques hésitations. La Cour de cassation, en appliquant strictement ces exclusions, a maintenu l'application de la loi à des trolleybus circulant sur des voies propres¹⁰.

A côté de ces exclusions légales, on précisera que ne sont pas des véhicules terrestres à moteur les bateaux, aéronefs ou téléphériques, parce qu'ils sont pas terrestres. Ne sont pas non plus des véhicules terrestres à moteur les vélos, les charrettes tractées par un animal, car ils n'ont pas de moteur.

Mais alors, *quid* d'une tondeuse à gazon ou d'une voiture électrique réservée à un enfant¹¹ ? Ce sont, il est vrai, des véhicules terrestres à moteur. Mais ils échappent tout de même à l'application de la loi. On considère en effet que la loi de 1985 ne joue que pour les véhicules

⁷ Sur la question, v. par ex. F. Leduc, les contours de la notion d'accident de la circulation, RCA 1997, chron. n° 15 ; P. Jourdain, Domaine et conditions d'application de la loi du 5 juil. 1985, Gaz. Pal. 1995, &, doct. P. 642, spéc. n° 16.

⁸ Par ex. Civ. 2, 10 mai 1991, n° 90-11. 377.

⁹ Cass. Civ. 2, 13 septembre 2012, pourvoi n° 11-13. 139

¹⁰ Cass. Civ. 12 mai 1993, bull, n° 170.

¹¹ Cass. civ. 2ème, 4 mars 1998, Bull. n° 65

terrestres à moteur assujettis à une assurance obligatoire. Aussi bien emprunte-t-on en la matière au droit des assurances¹² et appréhende-t-on le véhicule terrestre à moteur comme un engin doté d'un moteur destiné à le mouvoir sur le sol, capable de transporter des personnes et des choses. Ainsi, en plus des automobiles, sont des véhicules terrestres à moteur les engins agricoles ou de chantiers de tout genre.

On ajoutera pour terminer sur la question que l'article 1er de la loi précise que les remorques et semi remorques sont visées par la loi (qu'elles soient ou non attelées).

C – Un véhicule « impliqué » dans un accident

Il s'agit de la notion clé du nouveau dispositif qui, à vrai dire, joue un double rôle. Incontestablement, c'était dans l'esprit du législateur une condition d'application de la loi. Mais aujourd'hui il est également admis que c'est une condition de fond et donc du régime de la loi de 1985 puisque l'implication peut se concevoir comme le fait générateur de la responsabilité encourue par le conducteur ou le gardien du véhicule¹³.

Quoi qu'il en soit, si le législateur a employé cette expression c'était dans l'optique d'éviter que ne surgisse, à propos de la loi de 1985, un contentieux identique à celui existant quant à l'exigence du lien de causalité. Mais sur ce point la loi a échoué, au moins dans un premier temps, les plaideurs n'ayant pas résisté à la tentation, en fonction des circonstances, de donner à cette notion un sens favorable à leurs intérêts.

Aujourd'hui on sait qu'il suffit, pour que la victime ait droit à indemnisation, que le véhicule terrestre à moteur soit intervenu de quelque manière que ce soit dans la réalisation de l'accident¹⁴. La formule est désormais constante en jurisprudence. Il est donc inutile de rechercher si le véhicule a joué un rôle actif ou passif, s'il était en mouvement ou pas lors de l'accident. Il convient simplement de se poser la question de savoir si le dommage se serait produit en l'absence du véhicule.

Concrètement aujourd'hui, pour jauger de l'implication, il convient donc de distinguer entre deux situations selon que la victime est entrée ou non en contact avec le véhicule.

En cas de contact, il y a implication. En effet, affirme la Cour de cassation depuis 1995, « est nécessairement impliqué dans l'accident tout véhicule qui a été heurté, qu'il soit à l'arrêt ou en mouvement »¹⁵. La situation est très favorable aux victimes par rapport au droit commun de la responsabilité.

Par contre s'il n'y a eu aucun contact, il appartient à la victime d'établir l'intervention du véhicule dans son dommage. La jurisprudence est toutefois assez souple puisque, on l'a dit, il suffit que le véhicule soit intervenu à quelque titre que ce soit. Il en sera ainsi par exemple si, pour éviter une voiture mal garée, qui change de voie ou qui arrive en sens inverse, le conducteur entre en collision avec un autre véhicule. Les tribunaux vérifieront alors que le véhicule a été l'une des composantes, selon l'expression d'un auteur, du « processus accidentel »¹⁶, c'est-à-dire qu'il ait en partie provoqué ou modifié le déroulement des événements conduisant à l'accident.

¹² Art. L. 211-1 du Code des assurances

¹³ V. par ex. Ph. Brun, responsabilité civile extracontractuelle, Lexisnexis, 2009, n° 828.

¹⁴ Cass. Civ. 2^{ème}, 28 fev. 1990, D. 1991, p. 123, note J.-L. Aubert ; Cass. Civ. 2^{ème}, 18 mars 1998, Bull. n° 88.

¹⁵ Cass. Civ. 2^{ème}, 25 janvier 1995, Bull. civ., II, n° 27

¹⁶ Ph. Brun, op cit.

La question de l'implication se pose avec une acuité particulière en cas **de collisions en chaîne**. Sans trop entrer dans les détails de cette situation complexe, on soulignera que la Cour de cassation, après avoir retenue une acception restrictive de l'implication en pareilles circonstances¹⁷, juge désormais que « dans la survenance d'un accident complexe sont impliqués au sens de l'article 1^{er} de la loi tous les véhicules qui sont intervenus à quelque titre que ce soit »¹⁸. Autrement dit, l'accident complexe n'est pas disséqué en une série d'accidents successifs. Envisagé globalement, il constitue un accident unique. La victime peut ainsi agir en indemnisation contre l'un quelconque des véhicules impliqués, sans avoir à justifier ou identifier lequel des véhicules est directement la cause de son dommage. Et pour distinguer l'accident complexe global de la succession d'accidents distincts, la Cour de cassation affirme que constitue un accident complexe « les collisions successives intervenues dans un même laps de temps et dans un enchaînement continu »¹⁹. En revanche, l'accident complexe est écarté en cas « d'enchaînement discontinu de collisions »²⁰.

D - Les personnes bénéficiaires de la loi

Il est très important de noter que la loi Badinter ne joue pas au profit de toutes les victimes d'accident de la circulation. Elle ne vise en effet que l'action exercée contre le conducteur ou le gardien du véhicule impliqué dans l'accident.

Les victimes peuvent donc être les piétons, les cyclistes, les passagers transportés mais aussi, en cas de collision de véhicules terrestres à moteurs, les conducteurs et gardiens des autres véhicules impliqués.

En revanche la loi ne s'applique pas pour l'action formée par le conducteur ou les passagers contre un piéton ou le gardien d'une chose qui n'est pas un véhicule terrestre à moteur.

Dès lors, en cas de collision entre un véhicule terrestre à moteur et un vélo ou encore un piéton, il convient de procéder à une application distributive de la loi et du droit commun. Autrement dit, le piéton ou le cycliste actionnera le gardien ou le conducteur du véhicule sur le fondement de la loi de 1985. En revanche si le conducteur ou le gardien du véhicule terrestre à moteur est blessé, il devra agir contre le piéton ou le cycliste sur les textes de droit commun.

On terminera en relevant que le conducteur gardien du véhicule ne peut se prévaloir des dispositions de la loi de 1985 à l'encontre de son assureur pour obtenir l'indemnisation de son propre dommage²¹. En revanche, si ces deux qualités sont dissociées, la loi retrouve vocation à s'appliquer. La solution a d'abord été affirmée à propos de l'action du propriétaire gardien du véhicule contre le conducteur²² puis lorsque le conducteur victime agit contre le gardien²³.

¹⁷ V. par ex. M. Bacache-Gibelli, La responsabilité civile extracontractuelle, n° 646.

¹⁸ Civ. 2, 11 juillet 2002, bull. n° 160.

¹⁹ Civ. 2, 17 juin 2010, n° 09-67338, RCA 2010, com. 283, obs. H. Groutel, D. 2011, 35, obs. Ph. Brun.

²⁰ Civ. 2^{ème}, 17 février 2011, n° 10-14658, RCA 2011, com. 176, obs. H. Groutel.

²¹ Civ. 2, 13 juilL 2006, , RCA 2006, étude 12 par H. Groutel ; RTD civ. 2006 p. 780, obs. P. Jourdain.

²² V. par ex. Civ. 2, 3 oct. 1990, RTD civ., 1991, p. 129, obs. P. Jourdain : le gardien propriétaire était en l'espèce le passager et le conducteur la fille du gardien propriétaire.

²³ V. par ex. Civ. 3, 2 juillet 1997, Bull, n° 209. Action du préposé conducteur contre le commettant gardien du véhicule.

II – L'étendue du droit à réparation

Les règles applicables seront bien évidemment fonctions des circonstances, et plus précisément du régime qui trouve à s'appliquer, celui-ci pouvant être, on la dit, la loi de 1985, le droit commun ou encore tel ou tel régime spécifique.

Pour autant, il n'est pas question d'aller dans le détail de l'ensemble de ces situations. Surtout, et les développements qui précèdent en attestent, la loi de 1985 est celle qui a vocation à jouer dans la très grande majorité des cas pour ne pas dire plus. Aussi bien, nous focaliserons-nous logiquement sur celle-ci.

On rappellera pour commencer que la loi de 1985 met en place un système d'assurance obligatoire, si bien que c'est l'assureur qui va, par principe, indemniser la victime. Il en est ainsi d'ailleurs quelles que soient les circonstances de l'accident y compris dans l'hypothèse où le véhicule aurait été emprunté contre le gré du propriétaire. Simplement, dans ce dernier cas, l'assureur pourra exercer une action récursoire contre l'auteur du dommage.

Ceci étant dit, la loi vient préciser dans ses articles 2 à 6 les conditions de l'indemnisation ou plus précisément les différentes causes d'exonération opposables à la victime. Il ne faut pas oublier en effet que la loi de 1985 avait essentiellement pour objectif d'aménager les causes d'exonération de responsabilité du droit commun qui n'étaient pas adaptées aux accidents de la circulation.

C'est ainsi que la loi a posé dans son article 2 que la force majeure et le fait d'un tiers ne sont pas des causes d'exonération. De ce point de vue, la différence est très nette avec le droit commun. Le conducteur ne peut donc s'exonérer de sa responsabilité en arguant de ces événements. Soulignons que dans la loi l'expression « force majeure » désigne l'événement naturel qui est imprévisible et insurmontable et non tout événement extérieur. C'est la raison pour laquelle il est fait allusion, à côté de la force majeure, au fait d'un tiers.

Il ne reste donc qu'une cause d'exonération potentielle, la faute de la victime. Or, la concernant, la loi introduit une distinction selon que les dommages sont corporels ou matériels, les premiers étant plus dignes d'intérêt comme on s'en doute²⁴. Il importe alors de revenir successivement sur ces deux points.

A – Les dommages à la personne

Précisons pour commencer que la loi inclut dans les dommages à la personne les fournitures et appareils délivrés sur prescription médicale (art. 5). Ainsi une prothèse ou un dispositif médical entrera dans le champ d'application des dommages à la personne.

Ceci étant dit, une nouvelle distinction s'impose. Elle oppose les victimes conductrices aux victimes non conductrices, les secondes étant mieux considérées par la loi que les premières sur le plan de l'indemnisation. Cette différence de traitement est depuis longtemps dénoncée et a même récemment donné lieu à une question prioritaire de constitutionnalité au motif que le législateur, en différenciant les régimes de réparation applicables aux victimes

²⁴ On précisera que l'article 6 de la loi pose en règle que 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.

conductrices et à celle n'ayant pas cette qualité, aurait enfreint le principe d'égalité des citoyens devant la loi et les charges publiques proclamé par l'article 1^{er} de la déclaration des droits de l'homme et du citoyen. Cependant la Cour de cassation n'a pas donné suite²⁵ en refusant de transmettre cette question au Conseil Constitutionnel. Elle a en effet retenu que le conducteur se trouvait dans une situation objectivement différente de celle du non conducteur qui permettait de limiter ou d'exclure leur indemnisation en cas de faute. La justification sous-jacente de cette différence de traitement tient à ce que dans l'esprit du législateur le conducteur participe à la création du risque, contrairement aux autres victimes.

Cette différence de traitement et les enjeux qui en résultent expliquent que la notion de conducteur a suscité un contentieux abondant.

Comme on s'en doute, n'ont pas la qualité de conducteur, les passagers, les piétons ou encore les cyclistes. La qualité de conducteur est en effet attachée à la maîtrise effective du véhicule. Ainsi, on n'est plus conducteur quand on descend ou lorsque l'on monte dans le véhicule ou quand on s'appuie sur l'aile du véhicule. Mais on est conducteur lorsqu'on se trouve debout au milieu de la chaussée en train d'attacher son casque réglementaire, les deux pieds au sol, le cyclomoteur entre ses jambes²⁶.

Une difficulté particulière est soulevée s'agissant des conducteurs éjectés. En principe on conserve la qualité de conducteur tant qu'on n'est pas immobilisé. Mais récemment la Cour de cassation a jugé que le conducteur victime d'une première collision sorti de son véhicule et qui avait été mortellement blessé alors qu'il se trouvait debout contre la portière ouverte restait conducteur²⁷. La qualité de conducteur ou de piéton de la victime ne peut changer au cours de l'accident reconnu comme un accident unique et indivisible.

Ceci étant précisé, voyons ce qu'il en est de l'indemnisation des victimes non conductrices et des victimes conductrices.

1 – Le cas des victimes non conductrices

La règle qui s'applique est qu'on ne peut leur opposer leur faute (art. 3 al. 1er), sauf quelques exceptions.

La première exception tient à ce que la victime peut se voir opposer sa faute si elle **est inexcusable et a été la cause exclusive de l'accident**. Ces deux conditions sont cumulatives.

La faute inexcusable est, selon la Cour de cassation, « la faute volontaire d'une exceptionnelle gravité exposant son auteur à un danger dont il aurait du avoir conscience »²⁸. Les décisions sont particulièrement abondantes sur la question et il n'est pas véritablement possible de dresser des critères pour savoir ce que recouvre ce type de faute. La casuistique règne donc en la matière. On se contentera de préciser que la jurisprudence se montre très clémente avec les victimes quant à l'application de cette notion. Ainsi n'est pas une faute inexcusable le fait de se trouver au milieu de la chaussée hors agglomération sur une route dépourvue d'éclairage à une heure de fréquentation importante, habillé de sombre, de nuit et par temps de pluie²⁹.

²⁵ Cass. 2^{ème} civ., 9 septembre 2010, n° 10-12. 732, D. 2011, p. 44, obs Ph. Brun.

²⁶ Cass. 2^{ème} civ., 29 mars 2012, n° 10-28. 129.

²⁷ Cass. 2^{ème} civ., 1 juillet 2010, n° 09-67. 637, D. 2011, p. 44, obs. Ph. Brun

²⁸ V. par ex. Cass. 2^{ème} civ., 20 juil. 1987, 10 arrêts.

²⁹ Cass. Ass. Plen., 10 nov. 1995, n° 94-13. 912 ; Cass. Civ., 2, 30 juin 2005, n° 04-10. 996.

Si par extraordinaire il est possible d'établir une faute inexcusable, il reste à montrer qu'elle a été la cause exclusive de l'accident, ce qui renvient à exiger un lien de causalité entre la faute inexcusable et l'accident.

Par ailleurs il est important de souligner que ne sont pas visées par cette faute inexcusable cause exclusive de l'accident les victimes dites « super protégées » qui sont, selon la loi (art. 3 al. 2), les personnes de moins de 16 ans ou de plus de 70 ans et celles atteintes d'un taux d'incapacité permanente ou d'invalidité d'au moins 80%.

La deuxième exception, qui celle là concerne tout le monde, est l'hypothèse dans laquelle la faute de la victime résulte de la recherche volontaire du dommage subie. C'est la faute intentionnelle, qui ne vise pratiquement que le cas du suicide.

2- Le cas des victimes conductrices

Selon l'article 4 de la loi, la faute du conducteur a pour effet de limiter ou d'exclure l'indemnisation des dommages qu'il a subis. Sa faute exonère donc en tout ou partie le responsable.

Encore une fois, la question de la faute du conducteur victime a donné lieu à beaucoup d'arrêts. Les formations les plus solennelles de la Cour de cassation française ont ainsi dû se réunir, qu'il s'agisse de la chambre mixte³⁰ ou de l'Assemblée plénière³¹. Il ressort de l'ensemble des décisions que, d'une part, la preuve du lien causal entre la faute du conducteur victime et son dommage doit être démontrée pour que celui-ci soit privé, totalement ou partiellement, d'indemnisation³² et, d'autre part, que les juges ont un pouvoir souverain d'appréciation pour apprécier la gravité de la faute et dire s'il y a lieu de supprimer toute réparation ou simplement de limiter le droit à réparation du conducteur³³.

B – Les dommages aux biens

En cas de dommage aux biens, c'est-à-dire de dommage matériel comme la détérioration ou la destruction d'un bien, l'article 5 de la loi précise que la faute de la victime exclut totalement ou partiellement son droit à indemnisation. Il n'y a plus à distinguer selon la nature ou l'âge de la victime. Tout au plus précisera-t-on que la faute doit être prouvée par celui qui l'invoque

Les juges du fond, en vertu de leur pouvoir souverain d'appréciation, détermineront au cas par cas si la faute doit aboutir à une exonération totale ou partielle.

On terminera cet exposé en soulignant que l'actualité se fait de moins en moins riche quant à l'application de la loi de 1985. Il faut sans doute y voir le signe que la plupart des incertitudes qu'elle a engendrées sont réglées. Les projets de réforme du droit de la responsabilité, qui

³⁰ Cass. Ch. Mixte, 28 mars 1997, n° 93-11078 et les nombreux commentaires. « Lorsque plusieurs véhicules sont impliqués dans un accident de la circulation, chaque conducteur a droit à l'indemnisation des dommages qu'il a subi directement ou par ricochet, sauf s'il a commis une faute ayant contribué à la réalisation de son préjudice ».

³¹ Cass. Ass. Plen., 6 avril 2007, n° 05-15.950 et 05-81.350

³² Il avait été jugé à un moment donné que le simple fait que le conducteur soit sous l'empire d'un état alcoolique ou de stupéfiants devait conduire à exclure ou limiter son indemnisation, sans qu'on s'interroge sur le point de savoir si ce comportement fautif avait contribué à l'accident : Cass. Civ. 2^{ème}, 10 mars 2004, n° 02-19.841.

³³ V. par ex. Cass. Civ. 2^{ème}, 14 janvier 1998, Bull. n° 7.

incluent cette loi dans le corps du code civil, reprennent d'ailleurs pour l'essentiel ses dispositifs à une exception près, mais qui est de taille : la fin de la discrimination entre la victime conductrice et la victime non conductrice.