

L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation (Rapport italien)

Valerio FORTI
Maître de conférences à l'Université de Poitiers
Équipe de recherche en droit privé

Le code civil italien de 1942 a édicté un régime spécial pour la responsabilité en cas d'accident de la circulation. Ce faisant, il a innové par rapport au code civil de 1865, calqué sur le Code Napoléon, et codifié des règles formulées au début du siècle par des lois spéciales. Dès 1912, une loi inspirée du droit autrichien avait posé le principe de la responsabilité du conducteur et du propriétaire, s'ils ne pouvaient pas qu'ils avaient tout mis en œuvre pour éviter la survenance du dommage¹. Cette disposition avait été reproduite par différents textes en 1923², 1928³ et 1933⁴, avant de faire son entrée dans le code civil à l'article 2054⁵. Au cours de la première moitié du XXe siècle, les accidents de la circulation sont apparus comme un phénomène grandissant du point de vue quantitatif, mais original du point de vue qualitatif⁶ ; d'où le choix d'inclure ce régime dans le code civil, tout en lui réservant une place autonome, y compris par rapport au régime de responsabilité en cas d'exercice d'activités dangereuses.

Lors de la codification, la responsabilité solidaire du conducteur et du propriétaire semblait garantir une protection suffisante aux victimes. Néanmoins, la diffusion des véhicules et l'augmentation du nombre d'accidents ont rapidement poussé le législateur à prévoir une assurance obligatoire pour la responsabilité en cas d'accident de la circulation. Cette nouveauté n'a pas été intégrée dans le code civil⁷, mais elle a modifié sensiblement le régime applicable en cas d'accident : la victime bénéficie d'une action directe à l'encontre de l'assureur, de sorte que la responsabilité des autres sujets est désormais subsidiaire, quoique solidaire⁸. Malgré le lien fonctionnel existant entre l'article 2054 du code civil et la loi relative à l'assurance obligatoire, leurs champs d'application divergent : le premier régit la responsabilité pour les dommages causés par le conducteur d'un véhicule quelconque, sur toute voie destinée à la circulation ; la seconde ne concerne que les conducteurs de véhicules à moteur, circulant uniquement sur la voie publique⁹.

¹ Art. 5 de la loi du 30 juin 1912.

² Art. 79 du r.d. du 31 déc. 1923, n° 2043.

³ Art. 122 du r.d.l. du 2 déc. 1928, n° 3179.

⁴ Art. 120 du r.d. du 8 déc. 1933, n° 1740, dit « code de la route ».

⁵ A. LAGOSTENA BASSI et L. RUBINI, *La R.C. per la circolazione dei veicoli*, Giuffrè, 1972, p. 20 et s. ; E. BONVICINI, *La responsabilità civile*, t. 2, Giuffrè, 1971, p. 642 et s. ; F. CIGOLINI, *La responsabilità della circolazione stradale*, Giuffrè, 1955, p. 8 et s.

⁶ E. BONASI BENUCCI, *La responsabilità civile*, Giuffrè, 1955, p. 121 et s.

⁷ V. la loi du 24 déc. 1969, n° 990, et aujourd'hui le dlgs. n° 209/2005 dit « Testo unico delle assicurazioni private ».

⁸ G. GIANNINI, *L'assicurazione obbligatoria dei veicoli e dei natanti*, Giuffrè, 1988 ; P.M. VECCHI, *L'azione diretta*, Cedam, 1990.

⁹ A. LAGOSTENA BASSI et L. RUBINI, *La R.C. per la circolazione dei veicoli*, préc., p. 51.

Le champ d'application de ce régime spécial a pendant longtemps présenté une anomalie : seuls les tiers étrangers à la circulation du véhicule étaient protégés par l'article 2054 du code civil, les passagers ne pouvant compter que sur la responsabilité délictuelle de droit commun ou sur la responsabilité contractuelle. Cette règle, qui pouvait s'expliquer par le fait que les passagers choisissent volontairement de s'exposer au risque lié à la circulation, paraissait inopportune en raison de l'asymétrie avec le régime de l'assurance obligatoire, qui couvre également les dommages qu'ils subissent¹⁰. Dès la fin du XXe siècle, la jurisprudence est toutefois revenue sur sa position, en ouvrant l'action sur le fondement de l'article 2054 également aux passagers¹¹.

Aujourd'hui, pour que l'article 2054 du code civil s'applique, il suffit que le dommage résulte de la circulation d'un véhicule. Il y a « circulation » dès lors que le véhicule occupe la voie, sans qu'il soit forcément en mouvement. Ainsi, la notion de circulation couvre à la fois le déplacement, l'arrêt et le stationnement du véhicule¹². De même, la circulation concerne toutes les hypothèses où la voie est destinée à une utilisation collective, y compris s'il s'agit d'une voie privée : elle peut avoir lieu dans une cour privée donnant accès à un magasin¹³, mais non dans une cour intérieure¹⁴ ; on parle de circulation pour une zone portuaire destinée à la distribution de fuel¹⁵, mais non pour un chantier naval¹⁶. La notion de « véhicule » renvoie, quant à elle, à tous les moyens de transport susceptibles d'être actionnés par l'homme, peu important la force motrice, qui peut être mécanique, électrique, animale, ou humaine, à l'exclusion des aéronefs et des véhicules circulant sur des voies ferrées. Cette notion couvre aussi bien les engins agricoles¹⁷ que les chars armés¹⁸, les charriots de supermarchés¹⁹ et les patins à roulettes²⁰.

Compte tenu de la complexité du phénomène, le législateur italien a opté pour un régime articulé : le conducteur est responsable s'il ne prouve pas qu'il a tout mis en œuvre pour éviter le dommage ; en cas de collision, la responsabilité est partagée entre les différents conducteurs par parts égales, à moins que l'un d'entre eux prouve que les véhicules n'ont pas tous joué le même rôle ; le propriétaire est responsable s'il n'apporte pas la preuve que la circulation a eu lieu contre sa volonté ; et le conducteur et le propriétaire sont responsables en cas de vice de construction ou de défaut de manutention. Ces différentes règles sont condensées en un seul texte, l'article 2054 du code civil, qui les décline dans ses quatre alinéas. Leur point de contact est constitué par la prise en compte de la dangerosité propre à la circulation des véhicules, laquelle justifie une protection accrue des victimes des accidents²¹. Cependant, leurs fondements divergent : dans certains cas, la responsabilité est fondée sur une faute présumée (I), dans d'autres, elle fondée sur le risque (II).

¹⁰ C.G. TERRANOVA, « Responsabilità da circolazione di veicoli », *Dig. disc. priv., Sez. civ.*, 1998, XVII, p. 89 et s., § 5.

¹¹ Cass., 26 oct. 1998 : *RCP*, 1999, p. 72.

¹² V. Cass., 24 juill. 1987 : *RGCir*, 1988, p. 100. À ce sujet, v. A. ALIBRANDI, « Sul concetto di circolazione stradale », *Arch. giur. circ.*, 1991, p. 641 et s.

¹³ Cass., 25 août 1989 : *Arch. giur. circ. trasp.*, 1989, p. 1024.

¹⁴ T. Milano, 10 mars 1986 : *RCP*, 1986, p. 319.

¹⁵ Cass. pen., 20 févr. 1989 : *RGCir*, 1990, p. 248.

¹⁶ Cass. pen., 27 avr. 1991 : *RGCir*, 1992, p. 703.

¹⁷ Cass., 30 mars 1949 : *RGCir*, 1950, p. 50.

¹⁸ Cass., 26 juill. 1974 : *RCP*, 1976, p. 130.

¹⁹ P. Pistoia, 30 déc. 1983 : *GC*, 1984, I, 1674.

²⁰ Cass. pen., 12 févr. 1990 : *RGCir*, 1991, p. 490.

²¹ R. SCOGNAMIGLIO, « Responsabilità civile », *Noviss. Dig. it.*, XV, 1976, p. 647 ; S. SICA, *Circolazione stradale e responsabilità: l'esperienza francese e italiana*, ESI, 1990, p. 195.

I. La responsabilité pour faute présumée

Les deux premiers alinéas de l'article 2054 du code civil édictent deux types de responsabilité fondée sur une faute présumée : la responsabilité du conducteur (A) et celle des conducteurs en cas de collision (B).

A. La responsabilité du conducteur (alinéa 1^{er})

Le véhicule ne pouvant circuler sans être actionné par quelqu'un, les dommages qui découlent de sa circulation engagent la responsabilité du conducteur. L'alinéa 1^{er} de l'article 2054 du code civil pose une présomption de faute à sa charge, qu'il peut renverser en démontrant qu'il a tout mis en œuvre pour éviter le dommage. Le conducteur est celui qui a la disponibilité effective du véhicule, lors de la survenance du dommage²². Est considéré comme conducteur, celui qui tracte le véhicule en panne, le conducteur qui manœuvre le véhicule selon des instructions données par un tiers, ou encore l'élève d'une auto-école²³.

La nature de la responsabilité du conducteur ne fait pas l'unanimité en doctrine. Selon certains, la règle posée à l'alinéa 1^{er} mènerait simplement à un renversement de la charge de la preuve, le conducteur devant démontrer l'absence de faute²⁴. Selon d'autres, cette règle imposerait au conducteur un degré de diligence plus élevé que celui généralement retenu, sa responsabilité étant engagée également en cas de faute très légère²⁵. Selon d'autres encore, le conducteur serait responsable à cause du risque qu'il a assumé en circulant avec le véhicule, de sorte qu'il ne pourrait s'exonérer qu'en ramenant le dommage à un événement qui échappe à son contrôle²⁶. Selon les termes de l'article 2054 du code civil, le conducteur peut s'exonérer en prouvant « qu'il a fait tout ce qui était possible pour éviter le dommage ». Le renvoi aux agissements du conducteur invite à considérer qu'il peut s'exonérer en prouvant l'absence de faute. Ce type de responsabilité constitue une application spécifique de celle concernant l'exercice d'activités dangereuses, prévue à l'article 2050 du code civil ; elle est donc fondée sur une présomption simple de faute²⁷. Cette interprétation est accueillie par la jurisprudence, qui exclut la responsabilité du conducteur lorsque celui-ci apporte la preuve de l'absence de faute, sa diligence ne devant d'ailleurs pas être exceptionnelle, mais simplement proportionnée à la dangerosité intrinsèque à la circulation d'un véhicule²⁸.

B. La responsabilité des conducteurs en cas de collision (alinéa 2)

L'alinéa 2 de l'article 2054 du code civil régit l'hypothèse particulière de la collision entre deux véhicules. Compte tenu de la difficulté pour établir le rôle causal joué par les différents

²² Cass., 7 déc. 1976 : *RCP*, 1977, p. 316.

²³ G. VISINTINI, *La responsabilità civile nella giurisprudenza*, Cedam, 1967, p. 541.

²⁴ D.R. PERETTI GRIVA, *La responsabilità civile nella circolazione*, Utet, 1959, p. 185 et s. ; P. FORCHIELLI, « La colpa lievissima », *Riv. dir. civ.*, 1963, p. 206 ; R. ROVELLI, *La responsabilità civile da fatto illecito*, Utet, 1964, p. 470.

²⁵ A. DE CUPIS, *Il danno. Teoria generale della responsabilità civile*, t. 2, Giuffrè, 1970, p. 160 et s. ; F. CIGOLINI, *La responsabilità della circolazione stradale secondo la nuova legislazione*, préc., p. 790 et s.

²⁶ G. VISINTINI, *La responsabilità civile nella giurisprudenza*, préc., p. 546 ; S. RODOTÀ, *Il problema della responsabilità civile*, Giuffrè, 1964, p. 164 ; M. BERNARDINI, « La responsabilità oggettiva nella più recente giurisprudenza », *Riv. trim. dir. e proc. civ.*, 1977, p. 1195 ; M. FRANZONI, *Colpa presunta e responsabilità del debitore*, Cedam, 1988, p. 160 ; C. CASTRONOVO, *La nuova responsabilità civile*, Giuffrè, 1997, p. 478.

²⁷ C.G. TERRANOVA, « Responsabilità da circolazione di veicoli », préc., § 7.

²⁸ V. Cass., 28 juill. 1966 ; Cass., 18 mai 1977 : *Arch. giur. circ.*, 1977, p. 686 ; Cass., 17 nov. 1984 : *Arch. giur. circ.*, 1985, p. 413 ; Cass., 18 sept. 1986 : *Arch. giur. circ.*, 1987, p. 386 ; Cass., 9 mai 1987 : *Arch. giur. circ.*, 1987, p. 579 ; Cass., 21 juill. 1989.

véhicules, cet alinéa pose la présomption selon laquelle chaque conducteur a contribué de manière égale à la survenance du dommage²⁹. Cette présomption opère indépendamment des types de véhicule concernés³⁰ et des modalités de la collision ; seul doit être prouvé le lien de causalité entre la collision et le dommage. Aussi, cette disposition concerne à la fois la faute, dans le sens où on présume qu'elle est également partagée, et le fait générateur du dommage, lorsqu'on ne connaît pas avec précision la dynamique de l'accident³¹.

La présomption s'applique uniquement si on ne parvient pas à prouver la faute exclusive de l'un des conducteurs ou, au moins, le rôle causal différent joué dans l'accident³². La preuve de la faute, y compris grave, de l'un des conducteurs n'exonère pas l'autre de prouver son absence de faute³³. Le contenu de cette preuve est déterminé en se référant à l'alinéa 1^{er} : le conducteur doit démontrer qu'il a fait tout ce qui était possible pour éviter le dommage³⁴. Aussi, lorsqu'un véhicule percute celui qui le précède, on présume qu'il n'a pas respecté la distance de sécurité, sans pour autant exclure la présomption de faute du conducteur du véhicule percuté³⁵. En cas de collision en chaîne, la présomption ne s'applique que dans les rapports entre chaque couple de véhicules entrés matériellement en collision. Les conducteurs des véhicules en position intermédiaire pourront toutefois s'exonérer en prouvant que les différentes collisions entre chaque couple de véhicules entrés directement en contact, sont uniquement dues à l'impact causé par le dernier véhicule³⁶.

II. La responsabilité pour risque

Contrairement à ceux qui les précèdent, les alinéas 3 et 4 de l'article 2054 du code civil prévoient deux types de responsabilité fondée sur le risque, à savoir celle du propriétaire (A) et celle concernant le vice de construction ou le défaut de manutention (B).

A. La responsabilité du propriétaire (alinéa 3)

Dans le but de garantir l'indemnisation des victimes, l'alinéa 3 de l'article 2054 du code civil double la responsabilité du conducteur d'une responsabilité solidaire du propriétaire du véhicule, ou éventuellement de l'usufruitier voire de l'acquéreur en cas de vente avec réserve de propriété³⁷. La responsabilité du propriétaire et celle des autres sujets qui ont la disponibilité juridique du véhicule est alternative³⁸.

Le fondement de cette responsabilité est controversé. Une partie de la doctrine considère qu'il s'agit d'une responsabilité pour faute³⁹ ; cette thèse n'est toutefois pas convaincante puisque la faute du conducteur devrait conduire à exonérer le propriétaire⁴⁰. Une autre partie de la

²⁹ R. ROVELLI, *La responsabilità civile da fatto illecito*, préc., p. 232 et s.

³⁰ Cass., 3 avr. 1981 : *Arch. giur. circ.*, 1981, p. 313 (collision entre un véhicule et un vélo) ; Cass., 9 déc. 1992, (collision entre un véhicule et un charriot trainé par un animal).

³¹ Cass., 11 juin 1990.

³² Cass., 14 nov. 1986 : *Arch. giur. circ.*, 1987, p. 200.

³³ Cass., 8 août 1987 : *RGC*, 1987 ; Cass., 9 déc. 2010.

³⁴ C.G. TERRANOVA, « Responsabilità da circolazione di veicoli », préc., § 8.

³⁵ T. Perugia, 16 janv. 1990 : *Arch. giur. circ.*, 1990, p. 407.

³⁶ Cass., 9 mai 1987 : *Arch. giur. circ.*, 1987, p. 579.

³⁷ F. PECCENINI, « La responsabilità civile per la circolazione dei veicoli », *NGCC*, 1986, II, p. 466 et s.

³⁸ Cass., 30 mai 1977 : *RCP*, 1977, p. 792.

³⁹ S. ROMANO, « Sulla responsabilità del proprietario dell'autoveicolo ex art. 2054 c.c. », *Riv. dir. civ.*, 1961, I, p. 542.

⁴⁰ C.G. TERRANOVA, « Responsabilità da circolazione di veicoli », préc., § 9.

doctrine ramène cette responsabilité à l'idée de garantie⁴¹ ; mais cette position n'est pas plus convaincante, dans la mesure où l'alinéa 3 envisage que le conducteur puisse s'exonérer⁴². Il s'agit donc d'une hypothèse de responsabilité objective, fondée sur le risque lié au fait de disposer juridiquement d'un véhicule dont la circulation n'a pas été empêchée⁴³.

Le propriétaire, ou la personne qui dispose juridiquement du véhicule, est responsable s'il ne prouve pas que la circulation a eu lieu contre sa volonté. Aussi, il pourra s'exonérer en prouvant qu'il n'a pas pu empêcher la circulation, car il a perdu la disponibilité du véhicule soit à cause d'un fait illicite soit par le biais d'un acte juridique. Concernant le fait illicite, la preuve que la circulation a eu lieu à l'insu du propriétaire est insuffisante⁴⁴ : il faut démontrer que le véhicule a circulé contre sa volonté clairement manifestée. En cas de vol, il faudra notamment prouver que toutes les précautions ont été prises pour l'éviter⁴⁵, preuve qui ne sera pas nécessaire en cas de dépossession violente⁴⁶. Concernant l'acte juridique, on distingue les actes qui entraînent automatiquement une interdiction de circulation, par exemple le contrat de dépôt⁴⁷, de ceux qui créent une situation devant être appréciée *in concreto*, comme dans l'hypothèse où le véhicule a été confié à un garagiste pour qu'il le répare⁴⁸. Dans tous les cas, le propriétaire pourra également s'exonérer en prouvant l'absence de faute du conducteur⁴⁹.

B. La responsabilité relative au vice de construction ou au défaut de manutention (alinéa 4)

Le plus souvent, l'accident est causé par la conduite du conducteur. Il n'est toutefois pas rare qu'il résulte d'un vice de construction ou d'un défaut de manutention du véhicule, par exemple en cas d'explosion du moteur ou de dysfonctionnement des freins. Dans ces hypothèses, l'alinéa 4 de l'article 2054 du code civil prévoit la responsabilité à la fois du conducteur et du propriétaire du véhicule⁵⁰. Avant l'entrée en vigueur du code civil de 1942, les lois relatives à la responsabilité en cas d'acc

causés par les anomalies du véhicule⁵⁴. Sitôt que la victime aura prouvé le lien de causalité entre le vice ou le défaut et le dommage, le conducteur et le propriétaire seront responsables « dans tous les cas » : ils ne pourront s'exonérer en prouvant l'absence de faute due à l'impossibilité de se rendre compte de l'anomalie⁵⁵, ou qu'ils ont respecté les règles de droit applicables⁵⁶, ou encore le fait que la circulation a eu lieu contre la volonté du propriétaire⁵⁷. Leur responsabilité sera toutefois écartée s'ils démontrent que le dommage n'est pas dû au vice ou au défaut⁵⁸.

La responsabilité prévue à l'alinéa 4 concerne toutes les anomalies qui rendent le véhicule dangereux, y compris celles qui dépendent du processus de production, sans pour autant qu'elle puisse s'appliquer au producteur. Sa responsabilité ne pourra donc être engagée que sur d'autres fondements, notamment le fait des produits défectueux⁵⁹.

Globalement, le bilan de soixante-dix ans d'interprétation et d'application du régime édicté par l'article 2054 du code civil est positif. Du point de vue théorique, il a constitué un terrain privilégié de la réflexion doctrinale car il illustre plusieurs tendances de la responsabilité civile : le passage de la faute au risque, le remplacement de fonction préventive par la fonction réparatrice, le mouvement vers la socialisation de l'indemnisation, ou encore la prise en compte du caractère dangereux de certaines activités. Du point de vue pratique, il s'est révélé efficace, si bien qu'on n'a jamais senti la nécessité de le réformer.

⁵⁴ C.G. TERRANOVA, « Responsabilità da circolazione di veicoli », préc., § 11.

⁵⁵ Cass., 19 févr. 1981 : *RGCir*, 1981, p. 794.

⁵⁶ Cass., 21 oct. 1974 : *MGC*, 1974, p. 1316.

⁵⁷ Cass. pén., 30 oct. 1963 : *MCP*, 1964, p. 315.

⁵⁸ Cass., 12 févr. 1981 ; Cass., 24 juill. 1971.

⁵⁹ V. d.p.r. du 24 mai 1988, n° 224. À ce sujet, v. G. MANUNTA, *La responsabilità per vizi di costruzione dei veicoli oggi*, *Arch. giur. circ.*, 1991, p. 7 et s.