



HAL
open science

La faute inexcusable de la victime – non conductrice – cause directe du dommage, fondement de la perte du droit à réparation (Loi n°85-677 du 5 juillet 1985 dite loi Badinter)

Gilles Raoul-Cormeil

► To cite this version:

Gilles Raoul-Cormeil. La faute inexcusable de la victime – non conductrice – cause directe du dommage, fondement de la perte du droit à réparation (Loi n°85-677 du 5 juillet 1985 dite loi Badinter). Droit civil des obligations, sous dir. Annick BATTEUR, Dalloz, coll. Les annales du droit 2025, Dalloz, p. 218 à 228, 2024, 9 782247 231614. <hal-04695677>

HAL Id: hal-04695677

<https://hal.science/hal-04695677v1>

Submitted on 12 Sep 2024

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.



HAL Authorization

Université de Caen. – UFR Droit, AES & administration publique
Cours de droit des obligations, II, Responsabilité civile & quasi-contrats
Examen 1^e session : 30 avril 2024

La responsabilité extracontractuelle

Thème principal : Loi du 5 juillet 1985 et accidents de la circulation

Mots-clés : Conditions d'exonération de l'article 3 Loi du 5 juillet 1985. – Faute inexcusable de la victime non conductrice. – Cause directe du dommage. – Appréciation par les juges du fond. – Contrôle par la Cour de cassation.

Sujet donné et établi par Gilles Raoul-Cormeil, Professeur, Université de Caen Normandie, second semestre, 2023-2024

Commentaire d'arrêt : **Cass., 2^e civ., 25 octobre 1995, n°93-17.084**

SUJET

Sur le moyen unique :

Vu l'article 3, alinéa 1er, de la loi du 5 juillet 1985 ;

Attendu qu'il résulte de ce texte, que les victimes d'accident de la circulation, autres que les conducteurs peuvent se voir opposer leur propre faute si elle est inexcusable et si elle a été la cause exclusive de l'accident ;

Attendu selon l'arrêt attaqué que M. Y... conduisait à faible vitesse sa voiture sur une aire de stationnement lorsque M. X... qui s'était mis sur la carrosserie de cette voiture a fait une chute ; que M. X... étant décédé, ses ayants droit ont demandé la réparation de leur préjudice, que pour accueillir cette demande la cour d'appel a retenu que M. X... n'avait pas commis une faute inexcusable ;

Qu'en statuant ainsi tout en relevant que la victime s'était agrippée au toit de la voiture en mouvement et qu'elle était tombée seule sans intervention de freinage, la cour d'appel qui n'a pas tiré les conséquences qui découlaient de ses constatations, a violé le texte susvisé ;

PAR CES MOTIFS : CASSE ET ANNULE, dans toutes ses dispositions, l'arrêt rendu le 8 juin 1993, entre les parties, par la cour d'appel de Bordeaux ; remet, en conséquence, la cause et les parties dans l'état où elles se trouvaient avant ledit arrêt et, pour être fait droit, les renvoie devant la cour d'appel de Toulouse...

PRÉPARATION

L'arrêt à commenter permettait de vérifier si les étudiants maîtrisent la méthode du commentaire d'arrêt. A partir d'une analyse rigoureuse de l'arrêt, les thèses en présence, celles développées par la Cour d'appel et la Cour de cassation dans un arrêt de cassation, devaient conduire l'étudiant à formuler le problème de droit et à bâtir une réponse argumentée à partir des deux notions ici discutées, à savoir la faute de la victime non conductrice et la causalité exclusive entre cette faute et le préjudice subi.

L'introduction du commentaire devait être soignée ; elle débute par une présentation de l'arrêt, replacé dans une section ou un chapitre du cours, se poursuivre par un bref exposé des faits et de la procédure, puis des thèses en présence, desquelles résultent le problème de droit. Dans sa réponse au pourvoi, la Cour de cassation décide de la valeur et de la portée qu'elle confère à l'arrêt. Cet aspect de l'arrêt doit être pris en considération dans la formulation du problème de droit ; on ne peut formuler le problème de droit qu'en opposant les thèses en présence, celle qui résulte de l'arrêt critiqué (ou du pourvoi), d'une part, et celle qui résulte de l'arrêt de cassation (ou de rejet), d'autre part.

La question de l'enjeu théorique et pratique permet de donner au commentaire une hauteur de vue et de dessiner des perspectives : l'arrêt permet-il d'illustrer, de préciser ou de reconsidérer le critère d'une notion ou la condition d'un mécanisme ? L'arrêt aura-t-il des incidences pratiques en termes de prise en charge des victimes ou de coût de l'assurance - responsabilité civile ? les étudiants avaient été préparés en cours et en TD à s'interroger sur le sens, la valeur et la portée d'un arrêt de la Cour de cassation.

Le *sens* d'un arrêt permet de déceler ce qu'ajoute la Cour de cassation aux termes de la loi ; l'arrêt peut renouveler l'interprétation d'un texte, ajouter un critère, modifier le régime d'une institution. L'arrêt garde parfois un silence sur des étapes dans le raisonnement que l'on ne parvient pas à reconstituer. Le commentaire d'arrêt doit relever ce qui est dit, bien dit, mal dit ou gardé sous silence.

La *valeur* de l'arrêt correspond à la place de l'arrêt dans la jurisprudence : grand arrêt, arrêt de consolidation, arrêt d'ajustement, ou bien arrêt d'espèce, inclassable, pris en opportunité.

La *portée* de l'arrêt conduit à rechercher le domaine de la solution jurisprudentielle. Ainsi, d'agissant d'une victime non conductrice, la solution peut-elle s'étendre à une victime conductrice.

CORRIGÉ

L'arrêt de cassation rendu par la deuxième chambre civile de la Cour de cassation le 25 octobre 1995 est relatif aux conditions d'exonération de l'obligation de l'assureur du véhicule terrestre à moteur impliqué dans un accident de la circulation de réparer les préjudices subis par une personne non-conductrice, suivant l'article 3 de la loi n°85-677 du 5 juillet 1985 dite Loi *Badinter*.

Dans les faits, Monsieur Y..., conducteur d'un véhicule terrestre à moteur, conduisait à faible vitesse sa voiture sur une aire de stationnement lorsque Monsieur X..., qui est monté sur la carrosserie, a fait une chute mortelle. L'arrêt passe sous silence le contexte du préjudice. La victime n'était pas en état d'ébriété ; il s'agissait d'un jeune majeur qui avait décidé, pour s'amuser avec des compagnons, de s'agripper sur le toit d'une voiture en marche qui, au lieu où il réalisait cet assaut, roulait nécessairement au pas, puis d'en descendre lorsque le véhicule quitterait le parking du supermarché.

En première thèse, la Cour d'appel de Bordeaux a, dans son arrêt du 8 juin 1993, condamné l'assureur du véhicule impliqué dans l'accident de la circulation, à réparer le préjudice subi par la victime à ses ayants-droits. Rien n'est dit de la décision de la première instance, ni de la qualité de l'appelant. Au fond, selon les magistrats bordelais, la victime n'avait pas conscience du risque d'une chute mortelle ; le jeu auquel elle avait choisi de se livrer était sans doute idiot mais ne constituait pas un comportement asocial ; le comportement de la victime ne pouvait

donc pas constituer une faute inexcusable au sens de l'article 3, alinéa 1^{er} de la loi du 5 juillet 1985.

En deuxième thèse, la deuxième chambre civile de la Cour de cassation, saisie par le pourvoi formé par l'assureur du véhicule terrestre à moteur impliqué dans l'accident de la circulation, a cassé et annulé l'arrêt bordelais pour violation de l'article 3, alinéa 1^{er} de la loi du 5 juillet 1985. L'arrêt de cassation est d'abord motivé par un « faux attendu de principe » correspondant à la reprise de la disposition légale inscrite au visa : « les victimes d'accident de la circulation, autres que les conducteurs, peuvent se voir opposer leur propre faute si elle est inexcusable et si elle est la cause exclusive de l'accident ». La Cour de cassation ajoute un argument concret correspondant à l'espèce : « la victime s'était agrippée au toit de la voiture en mouvement ». « Elle était tombée seule sans intervention du freinage » du conducteur, ce dont il implique que les juges du fond n'ont pas tiré les conséquences légales de leurs constatations.

De la confrontation des thèses en présence, résulte le problème de droit suivant : le fait pour un non-conducteur de prendre place, de manière anormale, sur le toit d'une voiture et d'en faire une chute mortelle, est-il de nature à commettre une faute inexcusable, cause directe du dommage, alors que le véhicule circulait à faible vitesse ?

La cassation répond à un problème pratique : si le comportement anormal d'une personne qui s'agrippe au toit d'une voiture et en chute sans freinage du conducteur ne constitue pas une faute inexcusable, cause directe du préjudice, alors tous les préjudices subis par les non-conducteurs de véhicule terrestre à moteur qui prennent leur source dans une incivilité ou simplement un comportement inattendu seraient réparables en droit... La cassation met aussi en évidence un problème théorique : cette appréciation de la faute inexcusable serait-elle identique depuis la définition qu'en a donnée la Cour de cassation (Cass., ass. plén., 10 nov. 1995, n°98-16.707) ?

En somme, la Cour de cassation montre ici qu'elle contrôle le critère de la faute inexcusable (I) et celui de la causalité exclusive (II), dont le cumul est nécessaire pour fonder la non-responsabilité du conducteur du véhicule terrestre à moteur, impliqué dans l'accident de la circulation, en dépit de la réunion des conditions de l'article 1^{er} de la loi du 5 juillet 1985.

I. La qualification de faute inexcusable, au sens de la loi du 5 juillet 1985 (article 3)

La qualification de faute inexcusable est présente dans le régime d'indemnisation des accidents de la circulation. La faute inexcusable joue un rôle précis dans ce régime légal. La loi du 5 juillet 1985 dite Loi Badinter l'enferme également dans un domaine également précis. Tous ces éléments doivent être posés (A) avant d'examiner le critère de la faute inexcusable et le contrôle qu'en fait la Cour de cassation (B).

A. Le domaine et la fonction de la faute inexcusable dans la Loi Badinter

La loi du 5 juillet 1985 a pour objet de réparer le préjudice corporel ou matériel de la victime d'un accident de la circulation ; son application est prioritaire à la responsabilité contractuelle ou extracontractuelle de l'auteur du fait dommageable qu'elle transcende. La loi précitée du 5 juillet 1985 a pu accélérer la réparation du préjudice de la victime en désignant l'assureur du véhicule impliqué dans l'accident de la circulation comme obligé, au moins à titre subsidiaire.

L'obligation de réparation du préjudice est subordonnée à la réunion de cinq conditions d'application, toutes énoncées à l'article 1^{er} de la loi du 5 juillet 1985, aujourd'hui encore non codifiée. En l'espèce, une personne a subi un préjudice corporel ; la chute de la victime s'étant avérée mortelle, ce sont les ayant droits de la victime qui demandent réparation. Leur préjudice est réparable en droit, car il est personnel, légitime, actuel et certain. Il prend sa source dans un accident de la circulation, du moins ce point n'est pas discuté. Et un véhicule terrestre à moteur, au sens du Code de la route, est impliqué dans l'accident de la circulation.

Il n'est pas besoin de discuter de la qualification de véhicule terrestre à moteur, ni même de celui d'accident de la circulation car le véhicule circulait sur une aire de stationnement et que le préjudice n'a pas été réalisé par la volonté intentionnelle ou infractionnelle de la victime.

Cela dit, ce n'est pas parce les conditions d'application de la loi sont réunies que la victime ne peut pas se voir opposer une diminution partielle ou totale de son droit à réparation. En effet, la victime, non-conductrice du véhicule terrestre à moteur, perd son droit à réparation si elle a commis une faute inexcusable, cause exclusive de l'accident, ainsi qu'en dispose l'article 3, alinéa 1^{er} de la Loi du 5 juillet 1985. Or, pour la Cour de cassation, les juges du fond auraient dû relever l'existence d'une faute inexcusable, cause exclusive de l'accident.

B. Le critère de la faute inexcusable et son contrôle par la Cour de cassation

Il est classique que la faute de la victime soit prise en considération pour réduire son droit à réparation. Mais, dans la loi *Badinter*, alors que la simple faute de la victime qui a la qualité de conducteur peut être prise en considération pour diminuer son droit à réparation (Loi n°85-677 du 5 juillet 1985, article 4), cette loi a relevé le seuil de la faute de la victime qui n'a pas la qualité de conducteur (Loi n°85-677 du 5 juillet 1985, article 3, alinéa 1^{er}). Seule la faute inexcusable de la victime non conductrice d'un véhicule terrestre à moteur peut déterminer l'exclusion du droit à réparation.

La loi du 5 juillet 1985 a fait une distinction pour responsabiliser les conducteurs. Le législateur a entendu favoriser la réparation du préjudice subi par un non-conducteur parce qu'il n'est pas protégé par la carrosserie de son véhicule terrestre à moteur. Cette distinction a été critiquée par la doctrine qui y voit une discrimination. Aussi les projets de réforme du droit de la responsabilité civile, restés à l'état de proposition doctrinale ou de proposition de loi ont-ils décidé d'unifier le sort de la victime d'un accident de la circulation lorsqu'elle a subi un préjudice corporel. Tout d'abord, en 2006, sous la plume de Geneviève Viney (1937-2023), le projet Pierre Catala, prévoyait de codifier les six premières dispositions de la loi du 5 juillet 1985 et de modifier l'article 4 pour rétablir une égalité de traitement : un article 1385-2 du Code civil disposerait ainsi que « les victimes sont indemnisées des préjudices résultant des atteintes à leur 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 ». Puis, cinq ans plus tard, l'article 26, alinéa 2 du projet Terré, rendu public en 2011, prévoyait aussi que la réparation de l'atteinte à l'intégrité physique ou psychique devait être totale, sauf en cas de faute inexcusable ayant été la cause exclusive de l'accident, ajoutant que l'âge et l'état physique ou psychique de la victime devait être pris en considération. Tel est le cas enfin de l'article 1287 du Code civil, tel qu'il est issu du projet de réforme de la responsabilité civile, présenté le 13 mars 2017, par le garde des Sceaux, ministre de la justice.

Cette distinction demeure cependant dans l'arrêt de cassation du 25 octobre 1995, comme aujourd'hui encore, dans notre législation, puisque le gouvernement a fini par renoncer à

modifier par ordonnance le droit de la responsabilité civile [en dépit du titre de la loi qui en conserve l’empreinte de cette ambition : Loi n°2024-346 du 15 avril 2024 visant à adapter le droit de la responsabilité civile aux enjeux actuels, et dont le seul objet est de consacrer dans le Code civil, à l’article 1253, un régime des troubles anormaux du voisinage, et une limite à l’application de ce texte à l’article L. 311-1-1 du Code de l’environnement]. En clair, la faute de la victime non-conductrice qui n’est pas inexcusable lui est inopposable. La faute de la victime non conductrice est donc excusable. Mais alors que la loi n’a pas défini la faute inexcusable, la Cour de cassation, en assemblée plénière, a défini le critère de cette faute caractérisée. Au sens de l’article 3, alinéa 1^{er}, de la loi précitée, elle est « une faute volontaire d’une exceptionnelle gravité exposant sans raison valable son auteur à un danger dont il aurait dû avoir conscience » (Cass., ass. plén., 10 nov. 1995, n°98-16.707). Tout porte à croire que cette définition ciselée, rendue publique par un arrêt du 10 novembre 1995, ait pu trouver à s’appliquer déjà dans les faits de l’arrêt *Soulard* rendu quelques jours plus tôt, par la deuxième chambre civile de la Cour de cassation le 25 octobre 1995.

En l’espèce, le fait de monter sur le toit d’un véhicule terrestre à moteur et de s’y agripper alors qu’il est en marche résulte d’un comportement volontaire, d’une exceptionnelle gravité, car une personne normalement vigilante, ni même imprudente, ne l’adopte pas. Non seulement le comportement est fautif mais il expose le sujet imprudent au risque de mort, en cas de chute. La condition d’existence du danger est difficile à écarter, de même que la conscience d’adopter un comportement inapproprié.

L’arrêt ne dit pas un mot de l’âge de la victime ; elle n’est pas une personne « surprotégée » ou « super-protégée » au sens de l’article 3, alinéa 3 de la Loi du 5 juillet 1985. L’arrêt n’évoque pas un mineur de 16 ans, ni une victime âgée de plus de 70 ans, ni même une victime très handicapée pouvant se prévaloir d’un taux d’incapacité permanente ou d’invalidité au moins égal à 80%. L’arrêt ne relève pas ici l’absence d’état d’ébriété. En pratique, cet état aurait pu expliquer ce comportement anormal mais pour la jurisprudence, l’état d’ébriété de la victime n’écarte pas sa faute inexcusable (Cass. 2e civ., 29 mars 2018, n° 17-14.087).

En gardant sous silence le contexte de l’accident, la Cour de cassation essaie de donner à sa solution la plus grande portée. Heureusement, les comportements atypiques sont plutôt rares et il est heureux que la faute inexcusable reçoive en jurisprudence des applications (Cass., crim., 28 juin 1990, à propos d’une personne qui, interpellée par les forces de l’ordre et conduite par celles-ci à l’hôpital, avait sauté du fourgon de police, alors que celui-ci redémarrait, et a chuté mortellement), car dans de nombreuses hypothèses la Cour de cassation a refusé de qualifier la faute d’inexcusable (Cass., 2e civ., 28 mars 1994, n°92-15.863, où la Cour de cassation casse pour violation de la loi l’arrêt ayant jugé inexcusable la faute d’un cycliste qui est renversé par un véhicule circulant en pleine nuit, parce qu’il n’était pas éclairé, débouchait d’un sens interdit et coupait la route à l’automobiliste, accumulant des risques sans aucune nécessité).

La Cour de cassation relève donc ici l’existence d’une faute inexcusable imputable à la victime. Reste à savoir si elle est la cause exclusive de l’accident de la circulation sur laquelle la loi fonde la perte du droit à réparation de la victime non-conductrice.

II. La qualification de cause exclusive, au sens de la loi du 5 juillet 1985 (article 3)

La « cause exclusive » de l’accident de la circulation évoque la conception la plus stricte de la causalité ; après en avoir déterminé la signification (**A**), il conviendra de procéder à une appréciation critique au regard des faits de l’espèce (**B**).

A. La signification stricte de la cause exclusive

La cause est une notion cardinale du droit de la responsabilité. La loi dite *Badinter* a limité le rôle de la cause puisqu'elle a exclu la « force majeure » des hypothèses d'exonération de l'assureur du véhicule terrestre à moteur impliqué dans l'accident de la circulation (Loi 5 juillet 1985, art. 2). Un véhicule peut être impliqué dans l'accident de la circulation même si le préjudice n'est pas imputable à l'accident. La victime non-conductrice ne perd donc pas, complètement, son droit à réparation si sa faute inexcusable n'est pas la « cause exclusive » de son préjudice. *A contrario*, elle le perd à cette double condition : avoir commis une faute inexcusable qui soit la cause unique de l'accident de la circulation. La fonction de la faute inexcusable est ici relativisée, à chaque fois que le véhicule est en mouvement et que la vitesse du véhicule décidée par le seul conducteur est étrangère au comportement de la victime non conductrice.

La cause exclusive évoque « la cause adéquate » définie comme le fait générateur du préjudice qui peut être tenu pour efficient malgré la diversité des circonstances et des facteurs entourant la réalisation du préjudice. La cause exclusive exige une interprétation stricte ; l'unicité de ce fait générateur est incompatible avec la souplesse qui préside à la « théorie de l'équivalence des conditions ». Cette théorie place sur le même plan toutes les circonstances qui ont concouru à la réalisation du préjudice afin d'imputer le préjudice à toute personne – solvable – dont le rôle dans la réalisation du dommage ne peut être tenu pour indifférent. Ces définitions ayant été rappelées, la notion peut maintenant être confrontée aux faits de l'espèce.

B. L'appréciation critique de la cause exclusive

En l'espèce, la Cour de cassation censure le raisonnement des juges du fond pour ne pas avoir tiré les conséquences légales de ses constatations. La faute inexcusable du non-conducteur est la cause exclusive de l'accident de la circulation alors que le véhicule terrestre à moteur roulait à « faible allure ». Les juges du droit relèvent « l'absence de freinage » et, partant, montrent qu'ils contrôlent le critère de cette notion de droit.

Dans un arrêt, pris antérieurement (Cass., 2^e civ., 8 nov. 1993, n°98-16.707), la Cour de cassation avait cassé un arrêt sur le même fondement pour avoir refusé d'indemniser la mère d'un adolescent tombé d'un toit de bus où il était assis à califourchon sur le boîtier d'affichage du numéro de la ligne. La victime avait profité de l'immobilisation momentanée par la foule d'un autobus de la Régie autonome des transports parisiens (RATP) pour monter sur le toit du véhicule en compagnie de plusieurs autres personnes. Comme en l'espèce, la victime a fait une chute mortelle. L'objet de l'action en justice était donc d'indemniser non pas la victime directe mais la victime par ricochet (Loi 5 juill. 1985, art. 6) mais dans l'arrêt de 1993, la victime directe était un mineur de plus de 16 ans : il paraissait donc sévère pour la mère de la priver d'indemnisation. La Cour de cassation a donc retenu que la faute inexcusable de la victime ne pouvait être la cause exclusive car le conducteur professionnel avait remis son véhicule en marche et avait ainsi roulé en sachant qu'il y avait un passager sur le toit.

La confrontation des deux arrêts (1993-1995) montre, s'il en était besoin, la difficulté de ne pas prendre en considération les faits de l'espèce (circulation lente ; circulation stoppée puis reprise ; conducteur professionnel ou simple particulier) ; la jurisprudence de la Cour de cassation ne progresse donc pas de manière linéaire et prévisible mais de manière sinueuse, en fonction des circonstances qui la mettent à l'épreuve.