

RTD Civ. 1996 p.187

L'Assemblée plénière et la faute inexcusable du piéton

Patrice Jourdain, Professeur à l'Université de Paris Val-de-Marne (Paris XII)

C'est à la deuxième chambre civile de la Cour de cassation (20 juill. 1987, *Bull. civ.* II, n° 160 et 161 ; *Gaz. Pal.* 1988.1.26, note F. Chabas) que l'on doit la définition de la faute inexcusable de la victime d'un accident de la circulation entendue comme étant une « *faute volontaire d'une exceptionnelle gravité exposant sans raison valable son auteur à un danger dont il aurait dû avoir conscience* » ; définition étroite, qui fut ensuite reprise par la chambre criminelle (4 nov. 1987, *Bull. crim.* n° 383). A propos d'un litige dont la Cour de cassation eut une seconde fois à connaître, l'occasion fut donnée à l'Assemblée plénière de prendre parti non seulement sur son application mais encore, le cas échéant, sur la définition de la faute inexcusable qu'elle pouvait à sa guise modifier ou compléter.

Un piéton, qui se trouvait sur la chaussée d'un chemin départemental en train de faire de l'auto-stop, fut heurté par une automobile elle-même percutée à l'arrière par une camionnette. La victime fut déboutée de son action contre le conducteur du véhicule qui l'avait heurtée par un jugement confirmé en appel (Rennes, 30 janv. 1990), en raison du caractère inexcusable de sa faute. Cette décision fut cassée par un arrêt de la deuxième chambre civile de la Cour de cassation du 5 juin 1991 (inédit). Sur renvoi, la cour de Paris (16 mars 1994) confirma à nouveau de jugement entrepris, considérant que les différents éléments de la faute inexcusable compris dans la définition donnée par la Cour de cassation se trouvaient réunis. Elle retenait en effet que la victime s'était maintenue au milieu de la chaussée afin d'arrêter un automobiliste et de se faire prendre à son bord pour regagner son domicile, qu'elle avait ainsi agi hors agglomération, sur une route dépourvue d'éclairage, à une heure de fréquentation importante, habillée de sombre, de nuit et par temps pluvieux, et qu'elle venait déjà précédemment d'éviter d'être renversée par un autocar. La cour d'appel décidait enfin que l'imprégnation alcoolique de la victime n'était pas telle qu'elle ait pu la priver de tout discernement.

Bien que la décision fût solidement motivée, elle n'a pas convaincu l'Assemblée plénière qui, par un arrêt du 10 novembre 1995 (*Consorts Larher et autre c/ société Harscoat et autre*, D. 1995.633, rapport Y. Chartier  ; JCP 1996.II.22564, concl. M. Jéol et note G. Viney), en a prononcé la censure après avoir rappelé la définition de la faute inexcusable reproduite ci-dessus.

Cet arrêt confirme de façon éclatante la rigueur dont la Cour de cassation ne s'est jamais départie depuis les arrêts de la deuxième chambre civile du 10 juillet 1987. Le moins que l'on puisse dire pourtant est qu'en l'espèce le comportement de la victime était gravement imprudent. Les circonstances relevées par les juges du fond manifestaient, plus que de l'insouciance, une certaine témérité qui n'inspirait guère d'indulgence. Pourtant, ces circonstances, qui étaient toutes aggravantes de la faute consistant à se maintenir au milieu de la route, n'ont pas suffi à caractériser l'inexcusable, sans doute parce qu'aucune d'elles n'atteignait le degré de gravité requis à cet effet. Comme le relève le conseiller Chartier dans son remarquable rapport, la Cour de cassation ne se contente pas en effet d'une accumulation d'imprudences ; elle exige que soit commise une « *faute principale* » d'une extrême gravité de nature à emporter la qualification de faute inexcusable. S'agissant du piéton qui circule sur la voie publique, les arrêts ne retiennent une telle faute que lorsque la victime s'engage sur une voie à grande circulation réservée aux véhicules et dont l'interdiction d'accès est matérialisée. C'est ainsi qu'ils relèvent tous systématiquement la traversée d'une autoroute ou d'une voie rapide ou encore la traversée effectuée à la sortie d'un tunnel, ainsi que le franchissement d'un obstacle matériel (glissière de sécurité, muret, terre-plein central...) et souvent aussi le refus d'emprunter un passage aménagé situé à proximité (V. les arrêts cités par Y. Chartier et G. Viney).

Ces éléments qui, seuls, caractérisent la faute inexcusable du piéton ne se retrouvaient pas ici : il n'y avait ni traversée d'une voie très large et à grande circulation, ni franchissement d'obstacle, mais seulement maintien au milieu de la chaussée. En cassant la décision attaquée qui avait retenu la faute inexcusable, l'Assemblée plénière entend donc maintenir le cap d'une interprétation étroite de cette notion. Elle marque à nouveau sa préférence pour une application « *hard* », plutôt que « *soft* », de la définition de la Cour de cassation (selon les propres termes de M. Jéol, concl. préc.).

Si, au regard de la définition de la Cour de cassation, le caractère inexcusable de la faute a été écarté, c'est essentiellement à défaut de son « *exceptionnelle gravité* », c'est à dire parce que le comportement de la victime n'était pas objectivement assez dangereux pour que la gravité de l'imprudence commise fût exceptionnelle. Sans doute les autres éléments de la faute inexcusable étaient-ils réunis. Cette faute était certainement *volontaire*, en dépit de l'imprégnation alcoolique de la victime (le rapport nous apprend que son taux d'alcoolémie atteignait 1,90 gr. !), dès lors que la cour d'appel avait relevé - souverainement - qu'elle n'était pas telle qu'elle ait pu la priver de discernement. La victime ne pouvait pas non plus ne pas avoir eu *conscience du danger* ; n'avait-elle pas d'ailleurs évité précédemment d'être renversée ? Enfin aucune *raison* ne justifiait « *valablement* » pareille prise de risque, pas même bien entendu le désir de la victime de se faire prendre en charge par un automobiliste pour regagner son domicile, que les juges du fond avaient à juste titre qualifié de « *simple commodité* ».

Néanmoins, une circonstance que le pourvoi avait habilement mise en exergue a certainement joué un rôle déterminant dans l'appréciation de la faute en atténuant sa gravité de façon à la faire passer sous le seuil de l'exceptionnel. Elle tenait, sinon au but recherché par le piéton - arrêter une automobile -, du moins à l'idée que les phares des véhicules, en l'éclairant, le rendraient visible. Il s'agit là d'une circonstance concrète puisée dans la psychologie de l'agent, mais qui est en quelque sorte « *objectivée* » par l'analyse : un individu qui, de nuit, se tient au milieu de la chaussée, a pu sans doute croire qu'il serait vu et évité par les automobilistes. Le comportement n'en reste pas moins fort dangereux, mais le risque paraît plus calculé, moins bravé. Cette attitude ne dénote plus une insouciance confinante à la provocation et un mépris du danger caractéristiques de la faute inexcusable. En somme, le danger, s'il n'est pas maîtrisé, sort relativisé de la prise en compte de l'état d'esprit (probable) de la victime. Quant à la conscience que celle-ci aurait dû en avoir, elle devient du même coup plus incertaine. La gravité de la faute à s'y exposer paraît en tout cas moindre que dans les hypothèses de traversées avec franchissement d'obstacles, car là, comme l'observe M. Chartier, aucun obstacle matériel qui eût sollicité la volonté de la victime de transgresser un interdit ne s'était interposé sur le chemin. Il n'y a plus cet « *effort accompli en vue de violer les règles de sécurité* » qui, pour M^{lle} Viney, qualifie la faute inexcusable (*L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation*, LGDJ, 1992,

n° 32 ; *adde*, note préc.).

Cet arrêt et la solution qu'il impose méritent entière approbation (dans le même sens, G. Viney). La définition étroite de la faute inexcusable est d'abord dans la logique de la place qu'elle occupe dans la hiérarchie des fautes, juste en-dessous de la faute intentionnelle. Elle doit être appréciée de façon suffisamment stricte pour pouvoir être distinguée de la faute lourde, de gravité inférieure. Aussi bien l'Assemblée plénière a-t-elle eu raison de conserver la définition de 1987, dont l'étroite parenté avec les définitions retenues en droit des accidents du travail et en droit des transports a été soulignée (V. rapport Chartier, II ; *adde*, G. Viney, préc. ; F. Chabas, note préc. ; G. Légier, La faute inexcusable de la victime d'un accident de la circulation régi par la loi du 5 juillet 1985, *D.* 1985.97).

L'interprétation stricte qui en est faite par la Cour de cassation se justifie en outre pleinement si l'on observe qu'elle intéresse *la victime* - et non l'auteur pour la faute duquel une interprétation plus large est généralement admise tant en droit social qu'en droit des transports (B. Starck, H. Roland et H. Boyer, *Obligations, Responsabilité délictuelle*, 4^e éd. n° 879 ; G. Viney, *op. et note préc.* ; G. Légier, *op. et art. cit.* ; A. Coeuret, La faute inexcusable et ses applications jurisprudentielles, *Gaz. Pal.* 1987.2.doctr.819) - et qu'elle a pour effet de *supprimer* tout droit à réparation de son dommage, et non seulement de le réduire (comp. art. L. 467, al. 2, c. séc. soc.). Il semble dès lors naturel de ne pas élargir les applications d'un concept dont les effets sont si graves pour les victimes et vont si directement à l'encontre de l'objectif de meilleure indemnisation poursuivi par le législateur.

La rigueur dont fait preuve la Cour de cassation est surtout une nécessité pour conférer sa pleine efficacité au droit à indemnisation de la victime instauré par la loi du 5 juillet 1985. A cet égard la Cour de cassation a fait un pas décisif vers la mise en place d'un régime d'indemnisation automatique des victimes d'accidents de la circulation aussi bien en déclarant l'autonomie de ce droit (Civ. 2^e, 4 mai 1987, *Bull. civ.* II, n° 187 ; *Gaz. Pal.* 1987.428) qu'en restreignant, par ses arrêts du 20 juillet 1987, la faculté pour le défendeur d'opposer aux victimes non conductrices leur faute inexcusable. Une définition plus large ou une interprétation plus souple eût risqué de ruiner le système légal d'indemnisation.

C'est donc fort opportunément qu'en cassant l'arrêt qui lui était déféré l'Assemblée plénière refuse de succomber à la tentation d'un assouplissement dans l'appréciation de la faute inexcusable et tient au contraire la main à une acception étroite. Rejeter le pourvoi, pour entériner l'appréciation des juges du fond concluant en l'espèce à l'existence d'une telle faute, aurait ouvert une brèche dans la construction jurisprudentielle de la Haute juridiction aux conséquences difficilement calculables, car les juges du fond se seraient dès lors sentis autorisés à retenir une faute inexcusable en dehors des hypothèses bien délimitées où la Cour de cassation l'a admise. Des imprudences graves, auxquelles cette qualification avait été refusée, se la seraient vues désormais attribuer par ces juridictions ; et les différentes chambres de la Cour de cassation, saisies de pourvois contre leurs arrêts, auraient sans doute hésité à les censurer !

Enfin, d'un point de vue plus pragmatique, on ne peut s'empêcher de songer que le contentieux relatif à l'indemnisation des non conducteurs - que la position ferme de la Cour de cassation a réussi à contenir - eût risqué de faire un nouveau bond en avant tant il est vraisemblable que les plaideurs - spécialement les assureurs - n'eussent pas manqué de saisir l'occasion d'un élargissement de la notion de faute inexcusable pour en discuter quasi systématiquement l'existence (Sur tous ces points, V. le rapport du conseiller Chartier).

Il reste à souhaiter que la Haute juridiction fasse preuve d'autant de cohérence dans son appréciation du caractère exclusif de la faute de la victime conductrice, dont on sait que le laxisme en ce domaine (V. nos obs. dans cette *Revue* 1994.367) accroît de façon injustifiée la discrimination souvent dénoncée (not. par F. Chabas, *Les accidents de la circulation*, Dalloz 1995, p. 79 et s.) que la loi a introduite entre les différentes catégories de victimes.

Mots clés :

RESPONSABILITE CIVILE (ACCIDENTS DE LA CIRCULATION) * Piéton victime * Faute volontaire * Faute inexcusable