

Controverses sur la notion de « conducteur »

Caroline Maury, Docteur en droit, chargée de travaux dirigés à la Faculté de droit de Toulouse

1 - Alors que près de vingt années se sont écoulées depuis la promulgation de la loi Badinter du 5 juillet 1985 relative aux accidents de la circulation, certaines notions propres à ce texte posent, encore et toujours, des difficultés d'interprétation (1). L'arrêt de la deuxième Chambre civile de la Cour de cassation du 7 octobre 2004 (2) est un exemple significatif des errements de la jurisprudence relative à la qualité de conducteur, laquelle présente le défaut majeur de n'avoir pas été définie par le législateur. Cette décision ajoute à une casuistique faisant apparaître la qualification de conducteur, au fil de la jurisprudence, comme une notion évanescence évoluant au gré des faits de l'espèce en cause.

2 - La notion de conducteur joue deux rôles primordiaux dans l'application de la loi de 1985. Non seulement elle désigne le débiteur de la dette de réparation comme le précise l'article 2 de la loi (3), mais elle fixe également l'étendue du droit à indemnisation de la victime puisque toute faute commise par un conducteur peut diminuer, voire exclure son droit à indemnisation, ainsi que le prévoit l'article 4 de la même loi. Les graves conséquences de cette dernière disposition, laquelle peut priver le conducteur victime du droit à réparation de son dommage corporel, se conjuguent difficilement avec le brouillard ambiant qui auréole la notion de conducteur.

3 - En l'espèce, dans l'arrêt du 7 octobre 2004, alors qu'il courait sur la chaussée en poussant son cyclomoteur, M. X... a été heurté par le véhicule conduit par M. Y... La mère de la victime, Mme X..., en qualité d'administrateur légal de son fils blessé, a assigné M. Y... en réparation des préjudices subis par son fils, sur le fondement des articles 1er et 3 de la loi du 5 juillet 1985. La cour d'appel a relevé que la victime tenait le véhicule par le guidon et courait à ses côtés tout en manipulant la manette des gaz pour en faire démarrer le moteur. Elle en a déduit que M. X... « pilotait » le cyclomoteur et était, par conséquent, un conducteur au sens que lui prête la loi de 1985. Pour limiter le droit à indemnisation de M. X..., victime conductrice, la cour d'appel a retenu que celui-ci courait sur la chaussée en poussant son cyclomoteur. La deuxième Chambre civile n'abonde pas en ce sens et considère que les juges du fond ont violé les dispositions de la loi de 1985 en qualifiant M. X... de « conducteur », alors même qu'ils avaient pourtant constaté que la victime « n'avait pas pris place sur son cyclomoteur ».

4 - La position de la personne par rapport au véhicule apparaît ainsi, pour la Cour de cassation, comme le critère déterminant de l'attribution de la qualité de conducteur. Une telle solution mérite d'être critiquée dans la mesure où elle accorde une importance excessive à un élément qui n'apparaît pas nécessairement comme essentiel à cette notion (I).

Les effets dévastateurs de la qualification de conducteur sur le droit à réparation de la victime conductrice, lorsque celle-ci a commis une faute, peuvent expliquer la solution adoptée par la Cour de cassation. Mais une telle décision contribue alors à mettre en exergue un des défauts de la loi de 1985, laquelle organise une véritable discrimination au détriment des victimes conductrices (II).

I - La position par rapport au véhicule : un critère d'attribution de la qualité de conducteur contestable

5 - Faute de définition légale du conducteur, il convient de rechercher les éléments propres à caractériser cet individu.

A l'égard de cette notion, la doctrine est unanime et, une fois n'est pas coutume, s'exprime

d'une seule voix pour admettre qu'est conducteur l'individu qui, lors de l'accident, a la maîtrise effective du véhicule terrestre à moteur (4). Dès lors, en pratique, le conducteur est fréquemment aussi le gardien du véhicule, lequel, selon la jurisprudence, est titulaire de l'usage, de la direction et du contrôle de l'engin (5). Il est souvent précisé que le conducteur doit avoir la maîtrise des moyens de locomotion (6), il doit être aux commandes du véhicule (7), ce qui suppose alors un contact entre le conducteur et l'engin (8).

Tenant compte de ces éléments, la jurisprudence considère que n'est pas conducteur celui qui délaisse, au moins intentionnellement (9), son véhicule. De même, n'est pas conducteur l'individu qui s'apprête à monter dans son véhicule (10), ou est en train d'en descendre (11) lorsque l'accident se produit. A côté de ces hypothèses simples, pour lesquelles la solution est incontestable, apparaissent d'autres cas dont l'analyse semble, de prime abord au moins, plus compliquée. L'étude de la jurisprudence est d'un secours limité puisque le rapprochement de différentes décisions met en exergue le byzantinisme qui domine la matière. L'arrêt du 7 octobre 2004 en est de nouveau une illustration.

6 - Selon la deuxième Chambre civile, dans cet arrêt, la victime n'est pas considérée comme un conducteur en dépit du fait qu'elle courait sur la chaussée en tenant le guidon du cyclomoteur, tout en actionnant la manette des gaz afin de provoquer l'allumage, pour la simple raison qu'elle n'avait pas pris place sur l'engin. Cette solution peut être rapprochée d'autres arrêts de la même Chambre rendus le 14 janvier 1987 (12) et le 16 octobre 1991 (13) relatifs à des affaires mettant en scène une personne qui, lors de l'accident, traversait la chaussée, son cyclomoteur à la main. Pour la Cour de cassation, cette personne n'était pas un conducteur et elle jugera, en 1991, que l'individu en question « *devait être considéré comme piéton* ». Il reste alors à articuler ces décisions avec d'autres, telles que, notamment, celle considérant qu'est conducteur le cyclomotoriste pédalant pour faire démarrer son véhicule (14) ou celle admettant également cette qualification pour la personne qui, assise sur la selle, fait avancer son cyclomoteur à l'aide de ses jambes (15).

Le rapprochement de ces décisions laisse perplexe : pourquoi, par exemple, le cyclomotoriste pédalant pour faire démarrer son engin est-il qualifié de conducteur, alors que le même individu qui, comme dans l'arrêt du 7 octobre 2004, procède à une opération identique mais en courant à côté dudit véhicule, tout en le poussant, ne l'est pas ?

7 - La disparité des solutions n'est pas liée à l'état de fonctionnement du moteur puisque, dans certains des arrêts se prononçant en faveur de la qualification de conducteur, il est acquis que le moteur était éteint (16). Le seul élément permettant de procéder à une dichotomie entre ces décisions reste, comme le précise la Cour de cassation dans l'arrêt commenté, le placement de l'individu par rapport au véhicule. Dans les décisions citées qui attribuent la qualité de conducteur au cyclomotoriste, celui-ci était assis sur l'engin, ou, tout au moins, il était « *à cheval* » sur le véhicule. Au contraire, dans l'arrêt du 7 octobre 2004 rejetant la qualité de conducteur, la victime tient le guidon du cyclomoteur tout en circulant à côté de l'engin (17).

La solution de la Cour de cassation pourrait s'expliquer de la façon suivante : le fait de ne pas avoir pris place sur le véhicule empêche M. X... d'avoir la maîtrise du cyclomoteur. Au contraire, la position assise sur le véhicule conférerait un tel pouvoir. Cette solution pourrait se justifier par la constatation générale selon laquelle être assis dans ou sur un véhicule, comme une automobile ou une motocyclette, permet à l'individu d'avoir accès à l'ensemble des commandes de l'engin. En effet, il maîtrise alors non seulement les commandes supérieures accessibles aux mains (volant, guidon), mais également les commandes inférieures, à savoir les pédales et les différents leviers accessibles aux pieds.

8 - Le critère de la position sur ou dans le véhicule afin d'attribuer la qualité de conducteur doit être manié avec précaution. S'il est un indice en faveur de la maîtrise de cet engin, il convient de ne pas lui accorder une importance démesurée.

Il est en effet possible, en premier lieu, qu'un individu soit assis aux commandes d'un véhicule sans pour autant maîtriser véritablement celui-ci, ce qui devrait lui permettre d'esquiver la

qualification de conducteur. Ce n'est pourtant pas la solution adoptée par la Cour de cassation. En témoigne une décision du 14 janvier 1987 (18) dans laquelle un automobiliste, resté au volant de sa voiture remorquée, s'est vu octroyer la qualité de conducteur par la Cour de cassation considérant qu'il « *avait conservé une certaine maîtrise dans la conduite de son véhicule* ». Une telle solution n'emporte pas l'adhésion dans la mesure où l'on ne voit guère, en l'espèce, en quoi l'individu, certes assis au volant de sa voiture, donc aux commandes, mais rendu partiellement passif par la défaillance de son véhicule, pouvait véritablement maîtriser l'automobile. En effet, son pouvoir de commandement sur les moyens de locomotion était très limité puisque son automobile subissait la traction du véhicule procédant au dépannage. Il avait ainsi perdu une grande partie des moyens de contrôler son véhicule. Si l'on peut admettre que la personne au volant de la voiture remorquée conserve une « *certaine maîtrise* », celle-ci ne nous paraît pas suffisante pour qualifier l'individu de conducteur (19).

En second lieu, s'il faut relativiser le critère de la position sur le véhicule, c'est également parce qu'il apparaît parfois qu'un individu peut détenir la maîtrise effective d'un engin tout en n'étant pas positionné dessus, aux commandes complètes de celui-ci. Dans l'arrêt du 7 octobre 2004, certes, M. X... n'est pas assis sur son cyclomoteur, il n'a donc pas accès aux commandes inférieures, c'est-à-dire, ici, aux pédales, mais cela a-t-il une incidence quant à la maîtrise de ce véhicule (20) ? Ce n'est pas l'avis de la cour d'appel qui relève, à juste titre, que M. X... poussait l'engin tout en ayant un doigt sur la manette des gaz et les mains sur le guidon, et que, grâce à cela, il « *pilotait* » l'engin. En effet, sa position par rapport au véhicule, donc le fait qu'il ne soit pas sur la selle, ne lui retirait en rien la maîtrise du cyclomoteur.

9 - L'application du critère de la maîtrise effective du véhicule ne va pas sans difficulté et reste très largement dépendante des faits de l'espèce. Ce critère est parfois purement et simplement ignoré par la Cour de cassation, comme le révèle sa jurisprudence relative au conducteur éjecté par un choc et qui est percuté de nouveau.

La Cour de cassation a développé à propos de ce cas précis diverses solutions, lesquelles pourraient être résumées ainsi : le conducteur éjecté conserve cette qualité « *dès lors qu'il continuait, au moment de la réalisation du dommage corporel dont il demande réparation, de subir les effets de l'énergie dégagée par le premier choc* » (21). La simultanéité entre l'éjection et le dommage semble être la source du maintien de la qualité de conducteur (22). En l'absence de simultanéité établie, la victime n'est plus considérée comme un conducteur (23). Ces arrêts illustrent un désintérêt manifeste de la Cour de cassation pour le critère de la maîtrise effective du véhicule. En effet, il est rigoureusement impossible d'admettre que le conducteur éjecté ait, au moment du second choc, une quelconque maîtrise de son véhicule ; au contraire, c'est précisément parce qu'il n'a plus cette maîtrise à cause du premier choc qu'il se trouve éjecté.

10 - Il ressort des solutions de la Cour de cassation évoquées précédemment que n'est pas conducteur le cyclomotoriste de l'arrêt du 7 octobre 2004 qui a pourtant la maîtrise du véhicule au moment de l'accident, bien qu'il ne soit pas assis dessus, mais est au contraire conducteur l'individu éjecté lors d'un premier accident et percuté ensuite qui, lui, n'a assurément plus aucune maîtrise de son véhicule. Cette conclusion, qui est un défi au bon sens, ne peut être défendue. Dans l'opération de qualification, il s'impose que soit relativisé le critère de la position dans ou sur l'engin, et que soit abandonné celui du maintien des effets de l'énergie dégagée par le premier choc, pour revenir au critère épuré de la maîtrise du véhicule. Ainsi, le conducteur éjecté n'ayant plus, par définition, la maîtrise de l'engin ne devrait jamais être considéré comme conducteur lors d'un second choc. Au contraire, le cyclomotoriste de l'arrêt du 7 octobre 2004, bien que n'ayant pas pris place sur son véhicule, ne devrait pas moins en rester conducteur puisque ces considérations factuelles ne l'empêchent nullement de maîtriser son cyclomoteur.

La gravité des conséquences attachées à la qualification de victime conductrice influe sans doute sur l'octroi, dans de nombreuses espèces, de la qualité de conducteur. L'opération de qualification permet, en effet, à la Cour de cassation de neutraliser les conséquences de la

distinction légale critiquable entre le régime d'indemnisation de la victime conductrice et celui de la victime non conductrice.

II - Les incidences de la qualification de victime conductrice sur le droit à réparation : une disposition légale contestable

11 - La deuxième Chambre civile rappelle, dans l'arrêt du 7 octobre 2004, que, selon l'article 3 de la loi du 5 juillet 1985, les victimes non conductrices d'un véhicule sont indemnisées de leurs dommages corporels 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. En parallèle, le sort du conducteur victime est régi par l'article 4 de la loi de 1985, en vertu duquel « *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* ». Le rapprochement de ces deux textes met en lumière la discrimination opérée par le législateur entre les victimes, laquelle aboutit à faire des conducteurs blessés les grands défavorisés de la loi du 5 juillet 1985 et constitue par là même une véritable « *régression du droit* » (24). Cette loi, présentée pourtant comme un texte de protection des victimes, réserve un sort bien peu envieux à certaines d'entre elles (25) et, par conséquent, à leurs proches, victimes par ricochet. Cette discrimination est d'autant plus regrettable que « *l'article 4 concerne les cyclomotoristes et les motocyclistes (quel que soit leur âge) qui sont les personnes les plus exposées qu'il soit* » (26).

12 - Dans l'arrêt du 7 octobre 2004, c'est précisément un cyclomotoriste qui subit un préjudice corporel. Eu égard à la sévérité avec laquelle la loi traite les victimes conductrices fautives, la jurisprudence adopte généralement une conception restrictive de la qualité de conducteur. La solution de la Cour de cassation, dans l'arrêt commenté, traduit la volonté de la Cour de protéger la victime en lui permettant d'esquiver la qualification de conducteur et, donc, de neutraliser les conséquences de la faute alléguée par la cour d'appel. A supposer qu'elle soit démontrée, une telle faute est susceptible de diminuer l'indemnisation du conducteur victime. En revanche, elle ne peut avoir de conséquence sur l'indemnisation de la victime non conductrice, à moins qu'il ne s'agisse d'une faute inexcusable, cause exclusive de l'accident (27). Lorsque la victime appartient à la catégorie des victimes « *super-privilégiées* » (28), seule la recherche volontaire du dommage peut avoir des conséquences sur son droit à réparation.

Si le souci de protection de la victime est louable, il n'en demeure pas moins que la Cour de cassation refuse purement et simplement d'appliquer une qualification légale à laquelle le critère de la maîtrise effective du véhicule imposait pourtant de recourir. En cela, le raisonnement de la deuxième Chambre civile ne peut être défendu. En réalité, ce n'est pas au stade de la qualification de conducteur qu'il convient d'intervenir pour protéger les victimes conductrices de la sévérité excessive de la loi : c'est en amont que ce travail devrait être entrepris. Refuser, en l'espèce, d'appliquer la qualification de conducteur n'est qu'un palliatif qui confirme la nécessité toujours d'actualité, vingt ans après l'adoption de la loi du 5 juillet 1985, d'envisager une modification des dispositions faisant du conducteur victime le maltraité de cette loi. Une révision des solutions en la matière s'impose afin que la discrimination regrettable de la loi entre les victimes conductrices et les victimes non conductrices soit abandonnée.

Mots clés :

RESPONSABILITE CIVILE (ACCIDENTS DE LA CIRCULATION) * Réparation du préjudice * Victime * Conducteur * Cyclomoteur * Qualité de conducteur

(1) V. récemment, pour la notion de « *véhicule terrestre à moteur* », à propos d'une pelleuse mécanique : Cass. 2e civ., 30 juin 2004, D. 2004, IR p. 2272 (1) ; Dr. et patrimoine janv. 2005, p. 91, obs. F. Chabas ; pour une tondeuse à gazon : Cass. 2e civ., 24 juin 2004, D. 2004, IR p. 2197 (1) ; Dr. et patrimoine déc. 2004, p. 82, obs. F. Chabas ; pour la notion d'« *accident de la circulation* » : Cass. 2e civ., 18 mars 2004, Dr. et patrimoine nov. 2004, p. 79, obs. F. Chabas ; et pour la notion d'implication, Cass. 2e civ., 21 oct. 2004, Resp. civ. et assur. 2004, n° 12, n° 369.

- (2) Cass. 2e civ., 7 oct. 2004, Dr. et patrimoine déc. 2004, p. 82, obs. F. Chabas.
- (3) Selon cet article, le débiteur de l'indemnisation est le « *conducteur* » ou le « *gardien* » du véhicule impliqué dans l'accident.
- (4) F. Terré, P. Simler et Y. Lequette, *Les obligations*, Dalloz, 2002, n° 962 ; J. Flour, J.-L. Aubert et E. Savaux, *Les obligations*, t. 2, *Le fait juridique*, Armand Colin, 2003, n° 341.
- (5) Il peut advenir, néanmoins, que les deux qualités soient dissociées. V., par ex., pour un auto-stoppeur qui s'installe aux commandes du véhicule, le propriétaire restant à la place du passager : Cass. 2e civ., 2 juill. 1997, D. 1997, Jur. p. 448, note H. Groutel  : l'auto-stoppeur est le conducteur, mais le propriétaire demeure le gardien du véhicule ; de même, lorsqu'un préposé conduit un véhicule appartenant à son commettant, il est le conducteur, mais la garde revient au commettant.
- (6) Ph. le Tourneau, *Droit de la responsabilité et des contrats*, Dalloz Action, 2004-2005, n° 8134.
- (7) G. Viney et P. Jourdain, *Les conditions de la responsabilité*, *Traité de droit civil*, LGDJ, 1998, n° 1025. - V. en ce sens, par ex., Cass. 2e civ., 22 mai 2003, Bull. civ. II, n° 157 ; D. 2004, Somm. p. 1342, obs. P. Jourdain  ; Dr. fam. 2003, n° 155, note J. Julien.
- (8) Ph. le Tourneau, *op. cit.*, n° 8134 ; F. Terré, P. Simler et Y. Lequette, *op. cit.*, n° 962.
- (9) V. *infra* n° 9, sur la jurisprudence relative au conducteur éjecté du véhicule par un accident.
- (10) Cass. 2e civ., 20 avr. 1988, Bull. civ. II, n° 90.
- (11) Cass. 2e civ., 10 mars 1988, Bull. civ. II, n° 60.
- (12) Cass. 2e civ., 14 janv. 1987, JCP 1987, II, 20910, obs. F. Chabas.
- (13) Cass. 2e civ., 16 oct. 1991, Bull. civ. II, n° 255 ; D. 1991, IR p. 258 .
- (14) Cass. 2e civ., 28 avr. 1986, Bull. civ. II, n° 63.
- (15) Cass. crim., 10 janv. 2001, Bull. crim., n° 1 ; D. 2001, IR p. 982  ; est également conducteur le motocycliste circulant en roue libre : Cass. crim., 17 janv. 1989, Bull. crim., n° 18.
- (16) V., par ex., Cass. 2e civ., 28 avr. 1986, préc. ; en outre, le fait que le véhicule soit à l'arrêt n'influe en rien sur la qualification de conducteur. Le cyclomoteur resté à l'arrêt sur son engin est un conducteur : Cass. 2e civ., 4 févr. 1987, JCP 1987, IV, 121 ; Gaz. Pal. 1987, Pan. p. 97.
- (17) Comme dans les arrêts préc. du 14 janv. 1987 et 16 oct. 1991, *supra* n° 6.
- (18) Cass. 2e civ., 14 janv. 1987, Bull. civ. II, n° 2 ; JCP 1987, II, 20768, note F. Chabas.
- (19) Sur le caractère excessif de la solution de cet arrêt, V. F. Chabas, *Les accidents de la circulation*, Dalloz, 1995, p. 92.
- (20) Peut-être M. X... était-il même totalement aux commandes de son véhicule. En effet, il courait pour faire démarrer son cyclomoteur au lieu de pédaler, par conséquent ce dernier ne comportait sans doute pas de pédales. Si le cyclomoteur n'avait aucune commande inférieure, on peut admettre que l'ensemble des commandes était entre les mains de M. X..., alors même qu'il n'était pourtant pas assis sur l'engin.

(21) Ph. le Tourneau, *op. cit.*, n° 8134.

(22) V., notamment, Cass. 2e civ., 8 déc. 1993, Resp. civ. et assur. 1994, n° 51 ; 6 févr. 2003, Bull. civ. II, n° 26 ; D. 2003, IR p. 862 ; Resp. civ. et assur. 2003, n° 133.

(23) V., notamment, Cass. 2e civ., 26 mai 1986, Bull. civ. II, n° 82 ; 8 nov. 1995, D. 1995, IR p. 277 ; Resp. civ. et assur. 1996, n° 13.

(24) F. Chabas, La situation faite au conducteur fautif de véhicule à moteur, Gaz. Pal. 1994, 2, Doctr. p. 216 ; le sort du conducteur victime est actuellement beaucoup plus rigoureux qu'il ne l'était avant la réforme.

(25) Pour les raisons économiques qui ont présidé à l'instauration de cette discrimination, V. G. Viney et P. Jourdain, *op. cit.*, n° 1024.

(26) H., J. et L. Mazeaud, *Leçons de droit civil, Les obligations*, t. 2, vol. 1er, *Théorie générale*, Montchrestien, 1998, par F. Chabas, n° 556-10, note 13.

(27) Art. 3, al. 1er, de la loi de 1985. Une telle faute est rarement analysée ainsi dans la mesure où la faute inexcusable est définie comme « *la faute volontaire d'une exceptionnelle gravité, exposant sans raison valable son auteur à un danger dont il aurait dû avoir conscience* » : Cass. 2e civ., 20 juill. 1987, Bull. civ. II, n° 160 ; Gaz. Pal. 1988, 1, p. IV, note F. Chabas ; Cass. crim., 4 nov. 1987, D. 1988, IR p. 7 ; Cass. ass. plén., 10 nov. 1995, D. 1995, Jur. p. 633, rapp. Y. Chartier ; RTD civ. 1996, p. 187, obs. P. Jourdain ; JCP 1996, II, 22564, concl. M. Jéol, note G. Viney ; Gaz. Pal. 1997, 1, p. 82.

(28) Il s'agit des victimes âgées, au moment de l'accident, de moins de seize ans ou de plus de soixante-dix ans, ou, quel que soit leur âge, titulaires d'un titre reconnaissant un taux d'incapacité ou d'invalidité au moins égal à 80 % : V. art. 3, al. 2, de la loi de 1985.