

## RTD Civ. 1994 p. 367

## La faute exclusive du conducteur

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

\*\*

On connaît le sort peu enviable réservé par la loi au conducteur victime d'un accident de la circulation. Sans doute parce que le conducteur est celui qui exerce l'influence la plus directe sur la réalisation des risques d'accidents, il est le seul dont la faute simple lui soit opposable par le défendeur lorsqu'il subit des dommages corporels (art. 4 L. 5 juill. 1985). La jurisprudence a accentué très sensiblement cette défaveur pour le conducteur victime. Ainsi, se référant au concept de « cause exclusive » figurant à l'article 3 de la loi pour « supprimer » le droit à indemnisation de la victime, la Cour de cassation, après avoir longtemps hésité, a fini par décider que, pour être ainsi qualifiée, la faute du conducteur n'avait pas à être constitutive d'une cause étrangère ; le juge peut donc la retenir sans avoir à caractériser la force majeure (V. cette *Revue* 1993.600 ; *adde*, depuis, Civ. 2<sup>e</sup>, 7 juill. 1993, *Bull. civ. II*, n° 244 ; *Resp. civ. et assur.* 1993, comm. n° 364 ; 20 juill. 1993, *Bull. civ. II*, n° 266 ; *Resp. civ. et assur.* 1993, comm. n° 364).

Se pose alors la question de savoir ce qu'est la faute cause exclusive. A défaut d'être une cause étrangère, on aurait pu songer en effet à lui donner une certaine « épaisseur » causale justifiant son caractère prétendument « exclusif ». Il n'en est rien. La faute du conducteur cause exclusive de son dommage n'est autre que la *seule cause fautive* du dommage. Légion sont en effet les arrêts qui se contentent de relever que le défendeur n'avait pas commis de faute pour exclure tout droit à indemnisation de la victime conductrice (V. parmi les plus récents, Civ. 2<sup>e</sup>, 3 juill. 1991, *Bull. civ. II*, n° 200 ; 22 janv. 1992, *ibid.* n° 21 ; 13 nov. 1992, *ibid.* n° 260 ; 9 déc. 1992, *ibid.* n° 301 ; *Resp. civ. et assur.* 1993, comm. n° 82 ; 7 juill. 1993, préc. ; 20 juill. 1993, préc. ; 20 juill. 1993, *Bull. civ. II*, n° 267 ; 8 nov. 1993, *Bull. civ. II*, n° 317 ; 24 nov. 1993, *Bull. civ. II*, n° 334).

La Cour de cassation a retenu dans un autre arrêt une solution semblable à celles-ci, mais avec une motivation révélatrice d'une hostilité marquée à l'endroit des conducteurs. Ainsi, pour refuser à une victime tout droit à indemnisation de son dommage, la Cour suprême (Civ. 2<sup>e</sup>, 24 nov. 1993, *Elvia assurances et autre c/ Chaours et autres*, *Bull. civ. II*, n° 334), énonce dans un chapeau le principe que « le conducteur d'un véhicule terrestre à moteur impliqué dans un accident de la circulation qui a commis une faute n'a pas d'action contre un autre conducteur qui n'a pas commis de faute ».

Cette fois, la faute du conducteur victime est érigée en une *fin de non-recevoir* à son action en réparation lorsque le défendeur n'en a commis aucune. Pour pouvoir agir en réparation de son dommage, la victime devrait d'abord démontrer qu'elle est recevable à le faire, c'est-à-dire qu'elle n'a pas commis une faute qui soit la seule causale. Cela aboutit à des résultats surprenants. La victime aurait en effet à prouver soit que le défendeur a commis une faute, soit qu'elle même n'en a pas commis. Dans le premier cas, on assiste à un retour en force de la faute dans un système d'indemnisation qui se veut objectif à des fins de protection des victimes, mais dont on voit qu'il ne l'est pas à l'égard de toutes et ne les protège donc pas toutes également. Dans le second cas, c'est à un renversement de la charge de la preuve que l'on aboutit puisqu'il appartient à la victime qui veut obtenir une réparation intégrale d'établir son absence de faute.

Tout cela confirme que les conducteurs sont bien des victimes « sacrifiées », comme on l'a dit fort justement (V. la très sévère mais justifiée critique de F. Chabas, La situation faite au conducteur fautif de véhicule terrestre à moteur, *Gaz. Pal.* 2 févr. 1994). Ils sont les laissés pour compte de la loi.

Les conséquences attachées à la faute du conducteur victime, qualifiée de cause exclusive, engendrent d'ailleurs d'autres déviations se traduisant pas une interférence entre implication et exclusion d'indemnisation. C'est ainsi que lorsque le véhicule du défendeur était *en stationnement ou à l'arrêt* et n'avait manifestement joué aucun rôle perturbateur dans la circulation, on a vu la Cour de cassation, plutôt que de nier l'implication, relever le caractère exclusif de la faute de la victime pour écarter toute indemnisation (Civ. 2<sup>e</sup>, 25 mars 1991, *Bull. civ. II*, n° 94 ; 19 juin 1991, *ibid.* n° 184 ; *Resp. civ. et assur.* 1991, comm. n° 287, chron. 22, par H. Groutel). Il y a là manifestement un renversement peu orthodoxe de l'ordre des questions, car, si le véhicule non perturbateur n'est pas impliqué, la recherche d'une faute de la victime et de son caractère exclusif n'a même pas à être entreprise. Alors pourquoi la Cour de cassation adopte-t-elle cette attitude ? Serait-ce, comme le suggérait M. Groutel (chron. préc.), pour nous habituer, par une motivation de transition, à considérer comme impliqué le véhicule en stationnement non perturbateur ? Ce n'est pas certain, car la Cour de cassation a admis depuis qu'un véhicule en stationnement pourtant irrégulier n'était pas impliqué faute de perturber la circulation de la victime (Civ. 2<sup>e</sup>, 22 avr. 1992, *Bull. civ. II*, n° 123 ; *Resp. civ. et assur.* 1992, comm. n° 267).

Pourtant, l'existence d'une faute de la victime - même lorsqu'elle n'est pas retenue pour écarter son indemnisation au titre de l'article 4 de la loi - peut encore jouer un rôle au stade de l'implication. L'arrêt précité du 22 avril 1992 en est une illustration. La Cour suprême n'admet en effet l'absence d'implication du véhicule du défendeur qu'après avoir relevé les constatations et énonciations des juges du fond faisant état de circonstances contribuant à établir non seulement l'absence de perturbation de la circulation, mais aussi la faute de la victime consistant à rouler à une vitesse excessive.

En somme, la faute du conducteur victime pourrait jouer un *double rôle* tout aussi contestable dans chacun de ses aspects : soit conduire d'emblée à une exclusion d'indemnisation lorsqu'elle est jugée cause exclusive du dommage ; soit plus subtilement aider à écarter l'implication du véhicule du défendeur. Mais, dans ce dernier cas, un risque existe que, de proche en proche, la jurisprudence n'en vienne à étendre cette incidence de la faute à toutes les victimes, même non conductrices. C'en serait alors fini de l'indemnisation automatique des victimes d'accidents de la circulation. Mais nous n'en sommes pas là.

## Mots clés :

**RESPONSABILITE CIVILE (ACCIDENTS DE LA CIRCULATION)** \* Réparation du préjudice \* Conducteur victime \* Conducteur fautif