

ACCIDENTS DE LA CIRCULATION: FAUTE OU RISQUE?*

*André Tunc***

Vieille question ! L'ouvrage prophétique de Sainetelette : *De la responsabilité et de la garantie. Accidents de transport et de travail, ne date-t-il pas de près d'un siècle ?*

Question dépassée et purement théorique? Peut-être pas. Nous voudrions observer quelle réponse elle doit recevoir :

- dans les faits,
- dans le droit actuel,
- dans un droit renoué.

Sur les trois plans, à vrai dire, nous rejeterons l'alternative : «faute ou risque», pour répondre «risque mais aussi faute».

I. LES FAITS

Dans nos rues, sur nos routes, les accidents de la circulation sont-ils la réalisation de risques ou la conséquence de fautes ?

Il serait puéril de nier les risques de la circulation. Le langage populaire ne s'y est pas trompé. L'accident est, par définition, un événement fâcheux et essentiellement fortuit. C'est dire qu'il échappe largement à la volonté des intéressés : des accidents de la circulation, les conducteurs eux-mêmes et les membres de leur famille sont d'ailleurs les victimes les plus nombreuses. Les statisticiens peuvent dire combien de personnes seront tuées ou blessées tel jour, ou donner des chiffres alternatifs qui dépendront de la pluie ou du beau temps. Ils dénoncent les heures dangereuses, les «points noirs». Ils classent les conducteurs sur le risque qu'ils créent selon leur âge, leur sexe, leur statut matrimonial, leur appartenance socio-professionnelle, leur expérience.

Il y a donc dans les accidents de la circulation un très fort élément de fatalité, de risque inévitable. Il serait pourtant inexact et très dangereux de s'arrêter à cet aspect des choses. Certains «accidents» sont le résultat d'un comportement fautif, coupable et parfois criminel. Le conducteur qui traverse un vil-

* © André Tunc 1982, 1985. All rights reserved under United States, French, and international copyright laws. Reprinted from I RECUEIL DALLOZ SIREY 103 (1982) with the permission of the author and publisher.

** Professeur à l'Université de Paris I.

lage à 130 km à l'heure au moment de la sortie des écoles, celui qui conduit en état d'ivresse ou avec un véhicule défectueux acceptent le risque de tuer. Leur comportement est une faute intentionnelle, même s'ils ne cherchent pas à tuer.

A vrai dire, un grand nombre d'accidents ont des causes intermédiaires entre l'erreur ou le moment d'inattention qui peut être le fait du conducteur le plus prudent, et le comportement criminel. C'est l'erreur ou l'inattention d'un maladroit ou d'un distrait—à qui pourtant la société a délivré le permis de conduire. C'est l'erreur que l'on aurait évitée si l'on n'avait pas eu autant confiance en soi, si l'on n'avait pas pris tel médicament, si l'on n'avait pas absorbé un repas trop copieux ou si, au contraire, on n'avait pas été à jeun. C'est aussi l'erreur que l'on aurait évitée si l'on n'avait pas été aussi fatigué—parce que, mère de famille, on supporte de trop lourdes tâches familiales, parce qu'ingénieur, on a passé la journée dans un laboratoire, parce que, médecin, on a reçu de trop nombreux clients et que l'un d'eux donne des soucis.

Le tableau est donc complexe, et l'analyse devrait être poussée plus loin encore pour élaborer une politique de prévention sur le plan pénal. Sur le plan civil, on peut s'arrêter ici : on voit que les accidents résultent de causes allant du pur cas fortuit ou de l'erreur statistiquement inévitable aux fautes les plus graves, en passant par tous les intermédiaires.

Notre droit, en ne considérant ici que l'indemnisation des dommages corporels, tient-il compte de cette diversité ?

II. LE DROIT ACTUEL

Notre droit est manifestement hybride.

Pour l'essentiel, il reconnaît les risques de la circulation. C'est bien l'idée de risques qui explique :

—l'arrêt *Jand'heur*, par lequel la Cour de cassation, en 1930, a fait peser sur le gardien une «présomption de responsabilité», qui deviendra une «responsabilité de plein droit» puis une responsabilité sans nom ni qualificatif ;

—la loi de 1958 imposant aux conducteurs de véhicules à moteur de faire couvrir par l'assurance leur responsabilité éventuelle ;

—la loi de 1981 visant à couvrir automatiquement contre les risques de la circulation les personnes transportées, victimes passives de ces risques ;

—la politique de la Cour de cassation tendant à rendre ex-

ceptionnelle l'exonération du gardien, politique énoncée dans les deux derniers rapports au Garde des Sceaux, bien que mise en oeuvre de manière très hésitante.

Notre droit fait pourtant place à l'idée de faute. L'arrêt *Jand'heur* s'affaiblit, mais s'impose encore malgré son demi-siècle d'âge. Le gardien—ou, pour être réaliste, l'assureur du conducteur—est déchargé par la preuve de la force majeure, du fait du tiers ou de la faute de la victime.

Notre droit fait donc place à la fois au risque et à la faute.

Mais de quelle manière ? De la manière la plus étrange, bien que nous y soyons habitués. On s'interroge beaucoup sur la faute possible de la victime, et c'est là une des causes des 100,000 procès par an—plus de 250 par jour—, portés devant les tribunaux en ce domaine. On oublie trop que cette distinction est en réalité, dans notre droit, secondaire et accessoire.

La grande distinction de notre droit en ce domaine est la distinction entre celui qui cause un dommage à autrui et celui qui subit un dommage. Celui qui cause un dommage à autrui en conduisant un véhicule à moteur n'en répond jamais, quel qu'ait été son comportement: il est obligatoirement couvert par l'assurance. On lui accorde donc sans réserve le bénéfice de l'idée de risque : on admet qu'on ne peut conduire sans créer de risques et qu'on ne doit pas répondre du dommage que l'on cause.

En revanche, celui qui subit un dommage est soumis au régime de la faute. On va essayer de reconstituer l'accident—vaine entreprise, d'ailleurs—pour rechercher si on ne peut lui reprocher quelque faute—ou même un fait—qui le rendrait responsable et le priverait d'indemnisation.

Comment justifier cette opposition, si évidemment paradoxale, entre l'auteur du dommage et la victime ? Une collision survient, par la faute d'un conducteur. Si l'autre conducteur est tué, l'accident est la réalisation d'un risque et l'assurance couvrira le dommage sans aucun recours. Mais si le premier est tué, c'est la conséquence de sa faute. Si légère qu'ait été son erreur, si excusable qu'ait été son réflexe malheureux, l'assurance ne jouera pas. Peu importe qu'il laisse une veuve et des enfants : nous le traitons comme s'il avait mérité la peine de mort. Et comme c'est le hasard qui veut qu'un conducteur soit tué et l'autre indemne, c'est le hasard qui décide si une collision sera

soumise au régime du risque ou à celui de la faute.¹

«Ne tuez jamais, disait Alphonse Allais. Car le meurtre vous conduirait à des mensonges, qui risqueraient de vous rendre dissimulé».

Notre discours, à nous juristes de droit civil, est différent : «Tuez, blessez ! Tant que vous vous bornez à tuer ou blesser, nous vous garantissons l'impunité et même l'immunité : nous vous protégerons sans réserve et vous n'aurez même pas à venir au tribunal.

«Malheur à vous, en revanche, si vous êtes victimes ! Comment oseriez-vous parler de risques de la circulation ? Perdez toute espérance. Nous examinerons votre comportement avec la plus grande minutie, et toute erreur sera retenue contre vous. Les plus hauts magistrats de la nation seront couramment appelés à examiner et qualifier votre comportement. Le cas du piéton qui a les pieds sur le trottoir, mais dont l'épaule dépasse sur l'aplomb de la chaussée, a retenu leur attention et ils lui ont refusé droit à indemnisation.

«Si vous êtes tués, nous nous sommes demandé si vos ayants cause agissant à titre personnel ne doivent pas se voir opposer votre faute. Des centaines de pages ont été écrites sur le sujet, des centaines ou des milliers de décisions rendues, la Cour de cassation a été deux fois convoquée en Assemblée plénière et les commentaires de ses décisions sont devenus si subtils qu'ils sont pratiquement réservés à quelques initiés. Mais la sévérité l'a emporté».

Toute la science juridique et toute la pratique judiciaire concentrent leur attention sur la victime—et non pas pour elle, mais contre elle. La victime «en faute» : voilà l'être anti-social, voilà celui d'où vient tout le mal ! Quant à celui qui a tué ou blessé, il est en quelque sorte escamoté. Quoi qu'il ait fait, quoi qu'il ar-

¹ L'affirmation est, bien entendu, simpliste. Le dommage subi par les conducteurs obéit aux strictes lois de la physique et de la médecine. Mais ces lois sont totalement indifférentes aux mérites des conducteurs. Elles tiennent compte notamment de l'énergie cinétique des véhicules, donc de leur poids et du carré de leur vitesse. Elles tiennent compte également de la résistance des véhicules aux chocs, donc de l'épaisseur des tôles et des aménagements de sécurité intérieure. On peut noter encore que la rondeur d'un conducteur le protège. Ainsi, on peut dire, très schématiquement, qu'un conducteur a d'autant plus de chances de bénéficier de la théorie du risque lors d'une collision qu'il est plus gros et qu'il conduit plus vite un véhicule plus coûteux. Il est regrettable, mais inévitable, que la vie humaine dépende de tels facteurs. Il est plus singulier que les juristes leur abandonnent le choix de la règle de droit applicable.

rive, il n'aura rien à payer. Il n'a même pas à se soucier de se choisir un avocat : l'assurance s'occupe de tout.

Sommes-nous conscients de ce que nous faisons tous les jours ? Sur le plan de la justice, nous offrons une admirable illustration du reproche que le Christ adressait aux légistes : « Ils filtrent le moucheron et laissent passer le chameau ».

Sur le plan de la prévention des accidents, nous dissuadons, non de tuer ou blesser, mais—bien inutilement !—de se faire tuer ou blesser. Notre droit civil est aussi efficace en ce domaine qu'un droit pénal qui, systématiquement, déférerait devant le tribunal correctionnel, non l'auteur du dommage, mais la victime et ses héritiers.

On n'a jamais voulu cela. Personne n'aurait imaginé un droit aussi injuste et aussi inefficace. Des mesures successives non coordonnées ont conduit à ce système paradoxal.

Ne déstabilisez pas notre vieux droit des obligations, objecte-t-on parfois aux réformateurs. Hélas ! Ce ne sont pas les réformateurs qui le « déstabilisent ». Que reste-t-il de l'article 1382 lorsque l'assurance de responsabilité joue sans réserve ? Le droit actuel, c'est, à tous points de vue, le monde à l'envers.

Si l'on veut rendre au droit sa cohérence, il faut, très exactement, le remettre à l'endroit : faire bénéficier la victime de la théorie du risque et, peut-être, appliquer la théorie de la faute à ceux qui ont causé un dommage.

III. UN DROIT RÉNOVÉ

On peut concevoir de deux manières un droit rationnel des accidents de la circulation.

Aux Etats-Unis, l'*American Insurance Association*, une puissante fédération d'assureurs, a procédé à une étude approfondie des causes d'accidents de la circulation. Elle n'a trouvé de fautes—au sens exact du terme : un comportement que n'aurait pas eu une personne consciente de ses devoirs—que dans moins de 5% des cas de collisions, moins de 10% des cas de heurts d'un obstacle fixe. Pour elle, la conclusion s'impose: il faut abandonner l'illusion d'une justice absolue, source de frais, de lenteurs et finalement d'aléas, pour indemniser sans contestation toutes les victimes.

C'est une thèse qui s'impose, au moins en principe. Dans un monde où l'on ne considère pas la faute de celui qui blesse ou tue, il est extravagant de rechercher la faute de celui qui est

blesé ou tué. Deux raisons complémentaires militent en faveur de cette solution.

A supposer, en premier lieu, que la victime ait commis erreur ou même faute, elle en est punie par l'accident même, souvent d'une manière cruellement disproportionnée à l'importance de sa faute. C'est un fait quotidien qu'un moment d'inattention coûte la vie. Mais le rôle du droit—en particulier de l'assurance—est-il de ratifier les tragédies ou de les atténuer ?

D'autre part, parce que notre droit rejette l'idée de risque de la circulation en ce qui concerne la victime, nos tribunaux nient la notion même d'accident. Ils sont obligés, sauf cas exceptionnel de force majeure, de toujours qualifier fautes les causes des accidents. Pourtant, la faute est le comportement que n'aurait pas «le bon père de famille». Et, selon l'*American Insurance Association*, 95% des collisions résultent d'erreurs et d'inadvertances qui peuvent être en permanence—de nombreuses enquêtes l'ont montré—le fait des conducteurs les plus prudents et les mieux doués. Nos tribunaux sont donc constamment condamnés à la contradiction interne—une contradiction poussée à son plus haut point quand, en 1971, un arrêt de la Cour de cassation a considéré comme une faute le fait pour un piéton d'obéir à un «réflexe naturel» devant un danger soudain.

La justice demande donc qu'en principe, toutes les victimes soient indemnisées sans contestation. Mais faut-il s'arrêter là ? Convient-il de ne jamais prendre en considération les fautes commises ? Tout en partageant le souci de simplicité et de rapidité dans l'indemnisation de l'*American Insurance Association*, il nous semble possible d'affiner le droit rénové.

Il faut d'abord souhaiter que le juge répressif prenne sa tâche plus au sérieux. C'est encore un paradoxe que le juge civil recherche avec soin la faute de la victime, mais que le juge pénal, sauf exception, semble un adepte sans réserve de la théorie du risque. Trop souvent, il semble résigné à ce qu'il y ait 35 morts et 1000 blees 'es par jour. On l'a dit et il est trop facile de le constater : si nul conducteur n'est à l'abri du risque de blesser ou tuer, certains accidents sont la conséquence de comportements criminels. On voudrait une répression plus attentive et, par l'intermédiaire du ministère public, mieux coordonnée.

Or, le rôle du juge pénal est de rechercher une culpabilité. Quand un conducteur a été reconnu gravement coupable, est-il juste qu'il soit couvert par l'assurance des conséquences civiles de sa faute ? L'assurance ne doit pas couvrir les fautes intention-

nelles. Comment qualifier la faute de celui qui conduit à une vitesse très gravement excessive ou avec un véhicule qu'il sait défectueux et dangereux ?

On concevrait donc que, lorsque le juge pénal prononce une peine d'une certaine gravité (par exemple une peine d'emprisonnement ferme), il puisse, à la requête de la partie civile, du ministère public ou même spontanément après avis à l'avocat, priver le coupable du bénéfice de l'assurance, dans une mesure qu'il apprécierait en tenant compte de toutes les circonstances, y compris ses charges familiales. Si le coupable est en même temps victime, il pourrait n'être pas totalement indemnisé. Quant aux autres victimes, elles seraient bien sûr intégralement indemnisées par l'assureur, mais celui-ci serait par le juge autorisé à se retourner pour partie contre l'assuré. Quelques cas d'utilisation, même très modérée, d'une telle mesure, auraient certainement un grand retentissement dans l'opinion publique et pourraient être un facteur non négligeable dans une politique—difficile—de dissuasion des comportements dangereux. On ne discutera pas davantage la mise en oeuvre de cette réintroduction de la responsabilité pour faute dans un droit qui fonderait l'indemnisation sur le risque. Nous sommes persuadé que le système peut très bien fonctionner. Mais c'est un fait qu'on ne peut actuellement le proposer sans choquer les esprits, et qu'il n'est pas essentiel.

C'est à l'essentiel qu'il faut en revenir en conclusion. Pourquoi la possibilité d'une déchéance, même partielle, du bénéfice de l'assurance se heurte-t-elle à une opposition quasi unanime ? Que ceux qui la rejettent soient lucides. Ils rejettent par là même la responsabilité pour faute : ils ne veulent pas que le conducteur réponde—*jamais*—du dommage qu'il a causé. Alors, comment peuvent-ils défendre la responsabilité de celui qui a subi le dommage ? C'est vraiment trop paradoxal.

APPENDIX

ARRÊT

LA COUR;—Sur le moyen unique pris en ses quatre premières branches, telles qu'énoncées au mémoire ampliatif :—Attendu, selon l'arrêt infirmatif attaqué, qu'à la tombée de la nuit, dans une agglomération, la voiture automobile de Desmares heurta et blessa les époux Charles qui traversaient la chaussée à pied; que lesdits époux ont réclamé à Desmares et à son assureur La Mutualité industrielle, la réparation de leur préjudice ; que la S.N.C.F., agissant comme caisse autonome de sécurité sociale, et la Caisse primaire d'assurance maladie des Ardennes sont intervenues ;—Attendu qu'il est fait grief à l'arrêt d'avoir, par application de l'art. 1384, al. 1^{er}, c. civ., retenu la responsabilité de Desmares ; —Attendu qu'après avoir énoncé, par une appréciation souveraine, que l'on ne pouvait accorder grand crédit aux affirmations d'un témoin qui n'avait pas vu l'accident, mais seulement ses suites, l'arrêt relève que les époux Charles avaient été projetés à quelques mètres du passage protégé et retient, au vu des traces laissées sur la chaussée, que, compte tenu du « temps de réflexe » ayant précédé le freinage et du fait que Desmares n'avait vu les piétons qu'à l'instant du choc, celui-ci ne pouvait s'être produit qu'au niveau du passage réservé ou à proximité immédiate de celui-ci; que par ces constatations et énonciations la cour d'appel, qui ne s'est pas déterminée par un motif hypothétique ou dubitatif et qui, en les rejetant, a répondu aux conclusions, a légalement justifié sa décision du chef critiqué ;

Sur le moyen pris en ses deux dernières branches :—Attendu qu'il est reproché à l'arrêt d'avoir statué comme il l'a fait, alors, d'une part, que la cour d'appel n'aurait pas répondu aux conclusions soutenant que les victimes ne s'étaient pas conformées à l'art. R. 219 c. route qui les obligeait à ne traverser la chaussée qu'après s'être assurées qu'elles pouvaient le faire sans danger immédiat, et alors, d'autre part, que la cour d'appel aurait omis de réfuter les motifs des premiers juges selon lesquels les époux Charles avaient commis une seconde imprudence en entreprenant la traversée de la chaussée sans s'assurer qu'ils pouvaient le faire sans danger et sans tenir compte de la vitesse et de la distance du véhicule circulant à ce moment, et également selon lesquels la distance à laquelle se trouvait la voiture de Desmares était insuffisante pour permettre aux piétons de traverser sans

danger et que ceux-ci n'auraient donc pu s'engager sur la chaussée dans de telles conditions d'autant que leur présence avait été masquée aux yeux de Desmares par la voiture se trouvant à droite de celui-ci ;

Mais attendu que seul un événement constituant un cas de force majeure exonère le gardien de la chose, instrument du dommage, de la responsabilité par lui encourue par application de l'art. 1384, al. 1^{er}, c. civ.; que, dès lors, le comportement de la victime, s'il n'a pas été pour le gardien imprévisible et irresistible, ne peut l'en exonérer, même partiellement ; —Et attendu qu'après avoir relevé que l'accident s'était produit à une heure d'affluence, dans un passage réservé aux piétons ou à proximité de celui-ci, sur une avenue qui, dotée d'un éclairage public fonctionnant normalement, comprenait quatre voies de circulation, deux dans chaque sens, l'arrêt retient que, circulant sur la voie de gauche, la voiture de Desmares avait heurté les époux Charles, lesquels traversaient la chaussée de droite à gauche par rapport au sens de marche de l'automobiliste ; que, par ces énonciations d'où il résulte qu'à la supposer établie, la faute imputée aux victimes n'avait pas pour Desmares le caractère d'un événement imprévisible et insurmontable, la cour d'appel, qui, par suite, n'était pas tenue de rechercher, en vue d'une exonération partielle du gardien, l'existence de ladite faute, a légalement justifié sa décision ;

Par ces motifs, rejette le pourvoi formé contre l'arrêt rendu le 15 janv. 1981 par la cour d'appel de Reims.

Du 21 juill. 1982.—2^e Ch. civ.—MM. Derenne, pr.—Liaras, rap.—Charbonnier, av. gén.—S.C.P. Chareyre et Vier et Coutard et de Ségogne, av.