



Loi Badinter et faute du conducteur victime

Benjamin Ménard

► **To cite this version:**

Benjamin Ménard. Loi Badinter et faute du conducteur victime. Bulletin des arrêts de la Cour d'appel de Lyon, Cour d'appel de Lyon - Barreau de Lyon - Université Lyon 3 Jean Moulin, 2014. hal-02894158

HAL Id: hal-02894158

<https://hal-univ-lyon3.archives-ouvertes.fr/hal-02894158>

Submitted on 8 Jul 2020

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.

Loi Badinter et faute du conducteur victime

Benjamin Ménard

Doctorant contractuel à l'université Jean Moulin Lyon 3

16-07-2014

Si le constat unanimement admis en droit de la responsabilité civile est celui d'un recul de la faute, il ne faudrait pas conclure trop hâtivement à sa disparition. Bien au contraire, les régimes spéciaux de responsabilité réservent encore à la notion une place de premier ordre. Certes, la faute n'aura pas, par principe, pour rôle de faire exister la responsabilité, mais de moduler, dans certains cas, le montant des dommages-intérêts.

Ainsi en va-t-il de la loi Badinter n° 85-677 du 5 juillet 1985 qui prévoit notamment dans son article 4 que « 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 ». L'hypothèse présentée est néanmoins bien particulière puisque, on l'aura compris, c'est de la faute de la victime dont il s'agit. La spécificité d'une telle disposition ne se démarque d'ailleurs pas par son originalité par rapport au droit commun (qui connaît lui-même fort bien ce mécanisme), mais par la logique même qu'elle sous-tend. En la matière en effet, il convient de le préciser, la faute intervient en même temps au niveau de l'existence de la responsabilité – en engageant la responsabilité de la victime - et au stade du régime de réparation – en diminuant sa créance d'indemnisation. En ce sens, l'on prend aisément conscience de l'importance des enjeux en présence et, notamment, de la gravité que peut entraîner une décision limitant ou excluant le droit à réparation d'un individu déjà victime.

L'opportunité de réunir, au sein d'une même analyse, ces trois arrêts de la cour d'appel de Lyon n'a rien d'anodin ; chacune de ces trois affaires a trait à un accident de la circulation, dont la discussion se cristallise autour de la faute du conducteur victime et de l'étendue de la réduction de son droit à réparation. Il s'agit, en somme, dans ces trois arrêts, d'une application de l'article 4 de la loi Badinter. Aussi l'analyse de ces décisions sera-t-elle l'occasion de rappeler les contours de l'article, tant en ce qui concerne la qualification de la faute que l'étendue de la diminution de la réparation.

Qualification de la faute de la victime conductrice. On pourra difficilement reprocher à l'article 4 de la loi Badinter son équivocité : l'existence d'une faute du conducteur victime permet de diminuer ou d'exclure le montant de ses dommages-intérêts. Contrairement à l'article 3 de la même loi relative aux victimes *non conductrices*, celui-ci ne fait mention ni d'une exigence d'un seuil de gravité de la faute, ni d'une distinction entre les dommages causés aux personnes et ceux causés aux biens. Cette différence de régime entre les victimes conductrices et non conductrices a d'ailleurs largement suscité la critique de la doctrine, dénonçant le sort de victimes « sacrifiées », « maltraitées »

(v. art. 1385 et s. de l'avant-projet Catala dans lequel le conducteur est assimilé aux autres victimes).

Si les difficultés ne se formulent donc pas autour d'une éventuelle discussion sur la définition d'une faute qualifiée en particulier, la jurisprudence a néanmoins pu, un temps, se poser la question de savoir si cette faute simple de l'article 4 devait être *causale*. Nul besoin de s'appesantir davantage sur ce sujet, la chambre mixte de la Cour de cassation ayant clarifié sa position à la fin des années quatre-vingt-dix : la faute de la victime conductrice doit avoir joué un rôle causal dans la réalisation de son *dommage*, et non de *l'accident* (Cass. mixte, 28 mars 1997, n° 93-11078, *D.* 1997, p. 294, note H. Groutel ; *ibid.* somm. p. 291, obs. D. Mazeaud ; *RTD civ.*, 1997, p. 681, obs. P. Jourdain).

Les arguments soulevés devant les magistrats lyonnais ne concernent d'ailleurs pas ce point. L'existence de la faute ne semble elle-même pas avoir sérieusement posé problème (hormis dans l'arrêt du 8 avril 2014 où les juges de première instance ne l'avaient pas qualifiée). Outre que, il convient de le rappeler, si la qualification de la faute est soumise à l'appréciation souveraine des juges du fond, il s'agit d'une question sur laquelle la Cour de cassation exerce un contrôle strict. Il ne nous reviendra donc pas de discuter sa qualification ; notons seulement ici - et l'on comprend désormais pourquoi - l'effort de précision et de justification employé par les juges du fond. Tout au plus peut-on remarquer, dans ces arrêts, que les faits d'espèce correspondent, à peu de choses près, à des fautes dont la Cour de cassation a déjà eu connaissance. Aussi, à l'instar de ces décisions, a-t-il déjà pu être validé comme fautif une vitesse inadaptée (Cass. civ 2^e, 22 janvier 2004, n° 02-14918), un défaut de maîtrise du véhicule (Cass. civ. 2^e, 5 novembre 1998, n° 97-11124), la circulation sur une voie interdite (Cass. civ. 2^e, 27 janvier 2000, n° 98-12363) ou inverse (Cass. civ. 2^e, 15 janvier 1997, n° 95-15506).

Étendue de la diminution de la réparation. Ayant, dans ces trois arrêts, qualifié la faute de la victime conductrice, il revenait ainsi aux magistrats d'appel de se prononcer sur l'étendue de la diminution des dommages-intérêts. Se pose dès lors logiquement la question de savoir quel est le critère employé par les juges pour faire le départ entre une *limitation* et une *exclusion* de la réparation. Il nous faut répondre qu'il n'en est aucun.

L'interrogation ne manque pourtant pas d'intérêt lorsque l'on sait que la Cour de cassation considérait auparavant que l'indemnisation devait être exclue lorsque la faute du conducteur victime était « la cause exclusive » du dommage (Cass. civ. 2^e, 14 janvier 1987, n° 85-14655). Elle précisait, de surcroît, que cette « cause exclusive » ne pouvait être retenue qu'en l'absence de faute du conducteur défendeur (Cass. civ. 2^e, 13 janvier 1988, n° 86-16234). Aussi les juges du fond devaient-ils alors se livrer à une comparaison des comportements respectifs des conducteurs pour déterminer si la réparation devait être limitative ou exclusive d'indemnité. Ce fut à nouveau l'arrêt précité de la chambre mixte du 28 mars 1997 qui vint clarifier la position de la Cour de cassation ; il est ainsi désormais acquis que l'absence de faute du conducteur impliqué dans l'accident ne peut exclure la réparation de la victime conductrice fautive. C'est dire, en clair, que la « cause exclusive » du

dommage n'est plus le critère permettant de justifier une exclusion de l'indemnisation. Mieux – ou pire, c'est selon -, la Cour de cassation n'hésite pas à sanctionner, fréquemment et systématiquement, des juges du fond qui mettent en rapport les fautes respectives des conducteurs pour apprécier si la victime conductrice a droit à indemnisation (cf. par exemple Cass. civ. 2^e, 12 mai 2011, n° 10-16631).

C'est le piège dans lequel les juges d'appel ne sont pas tombés, affirmant, comme un écho dans ces trois arrêts, que « la faute de la victime ayant contribué à son préjudice doit être appréciée en faisant abstraction du comportement de l'autre conducteur du véhicule impliqué et sans rechercher si elle est la cause exclusive de l'accident ». Un raisonnement inverse avait pourtant été soumis aux cours d'appel, les avocats des parties n'ayant pas manqué de discuter, dans ces trois affaires, le critère de la « cause exclusive du dommage » pour justifier ou écarter une exclusion de la réparation. Il ne fait ainsi aucun doute que la position actuelle de la Cour de cassation est ici parfaitement respectée.

En définitive, affirmer à la manière des arrêts présentés qu'il n'est désormais plus de critère pour justifier la mesure dans laquelle se verra affecter le droit à réparation, c'est admettre qu'il s'agit, là encore, d'un domaine soumis à l'appréciation souveraine des juges du fond. Aussi faut-il concevoir que les juges se prononcent sur l'étendue de la minoration de l'indemnisation au seul vu de la gravité de la faute du conducteur, elle-même souverainement appréciée. C'est la raison pour laquelle l'arrêt d'appel du 22 avril 2014 ne donne pas davantage d'indices sur les raisons de la réformation du jugement, passant d'une diminution de 25 % du droit à indemnisation ordonné par les premiers juges, à une exclusion de la réparation. Si l'on ne peut évidemment reprocher aux magistrats lyonnais cette motivation uniquement factuelle, sans doute faut-il regretter, plus généralement, la disparition d'un critère précis permettant de déterminer la faute limitative et celle exclusive d'indemnisation.

Arrêts commentés :

CA Lyon, Chambre civile 1, section B, 18 mars 2014, n° 12-02658

CA Lyon, Chambre civile 1, section B, 8 avril 2014, n° 12-08976

CA Lyon, Chambre civile 1, section B, 22 avril 2014, n° 12-09245