

La responsabilité civile : le délit et le quasi-délit

Leçon 11 : La loi du 5 juillet 1985

Philippe DELEBECQUE

Table des matières

Introduction. Droit international et national.....	p. 2
Section 1. Domaine de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985.....	p. 3
§1. Notion de véhicule terrestre à moteur.....	p. 3
§2. Implication du véhicule dans l'accident.....	p. 3
§3. Personnes concernées.....	p. 4
A. La victime du dommage.....	p. 4
1. Victimes ordinaires.....	p. 4
2. Victimes transportées en vertu d'un contrat.....	p. 5
3. Victimes conducteurs.....	p. 5
B. Auteurs du dommage.....	p. 5
Section 2. Le contenu de la loi.....	p. 8
§1. Différenciation en fonction de la nature du dommage.....	p. 8
A. Dommages causés aux biens.....	p. 8
B. Dommages causés aux personnes.....	p. 8
§2. Différenciation en fonction de la qualité de la victime.....	p. 8
A. Règles applicables aux conducteurs victimes.....	p. 8
B. Règles applicables aux non-conducteurs.....	p. 9
C. Régime spécial des victimes « super-privilégiées ».....	p. 9
Section 3. Régime.....	p. 11

Introduction. Droit international et national

En **droit international**, la Convention de La Haye du 4 mai 1971 détermine la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière. Selon son article 9, les personnes lésées ont toujours le droit d'agir directement contre l'assureur du responsable, si ce droit est admis par la loi du contrat d'assurance. Cette Convention est quelquefois appliquée. Il appartient au juge qui déclare une loi étrangère applicable de procéder à sa mise en œuvre et spécialement d'en rechercher la teneur.

En **droit national**, la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985, dite « *Badinter* » du nom de son promoteur, garde des Sceaux à l'époque et professeur de droit à l'Université de Paris I, s'efforce de régler les problèmes afférents à la responsabilité des dommages consécutifs aux accidents de la circulation. La responsabilité des accidents de la circulation était réglée, depuis l'arrêt Jand'heur, en application de l'ancien article 1384 alinéa 1^{er} du Code civil (actuel article [1242](#)). Une jurisprudence, volumineuse et complexe, s'était développée ; le contentieux ne cessait de croître et de se disperser dans des méandres toujours plus sinueux. En conséquence, les solutions de droit n'étaient pas satisfaisantes pour les victimes d'accidents de la circulation : celles-ci étaient mal indemnisées.

Remarque

Les projets de réforme n'ont pas manqué. Sous l'impulsion du professeur Tunc, la notion d'accident s'est concrétisée et les esprits ont progressivement évolué. Il a fallu cependant attendre 1985 pour voir le ministre de la Justice de l'époque, M. Badinter, s'emparer des projets de M. Tunc et faire adopter une nouvelle loi destinée à protéger les intérêts des victimes d'accidents de la route.

Cette loi - de droit positif depuis le 5 juillet 1985 - est importante ; elle bouleverse assez sensiblement le régime antérieur de la responsabilité en réformant essentiellement le droit des causes d'exonération de la responsabilité.

Remarque

Rappelons que, lorsqu'un accident de la circulation se produisait, le responsable faisait toujours valoir la faute de la victime ou un cas de force majeure. Les tribunaux, sensibles à cette défense, concluaient, le plus souvent, à un partage de responsabilité.

Désormais, la force majeure n'est plus une cause d'exonération de la responsabilité : **un conducteur, dont le véhicule est impliqué dans un accident, reste responsable et doit en conséquence indemniser la victime par l'intermédiaire de son assureur, sans pouvoir se justifier**. Pèse ainsi sur le conducteur une sorte d'obligation de garantie. On peut avoir plusieurs conceptions de la loi **Badinter** :

- selon certains, la loi nouvelle ne modifie pas la notion même de responsabilité ;
- pour d'autres, cette loi crée un système original de la responsabilité, qui ne repose plus sur le trinôme « dommage - chose - fait de la chose », mais sur un nouveau trinôme « *implication du véhicule - accident de la circulation - assureur* » ;
- selon d'autres auteurs encore, la loi de 1985 est totalement originale et institue un système autonome de réparation, dégagé des règles de la responsabilité classique, faisant abstraction de la personne responsable et raisonnant uniquement à partir des droits de la victime.

La jurisprudence a rapidement pris position en faveur de cette troisième manière de voir la loi. Désormais, il suffit à la victime de démontrer qu'un véhicule est impliqué dans l'accident pour déclarer le conducteur responsable, et ainsi obtenir une indemnisation.

Section 1. Domaine de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985

§1. Notion de véhicule terrestre à moteur

L'article premier fixe le champ d'application des textes de loi ; ses dispositions s'appliquent aux victimes d'accidents de la circulation, dans lesquels est impliqué un véhicule terrestre à moteur, ainsi que ses remorques et semi-remorques, à l'exception toutefois des chemins de fer et des tramways circulant sur des voies qui leur sont propres.

Cette loi vise donc essentiellement les accidents de la route ; elle reste toutefois applicable lorsque l'accident se produit en dehors d'une route,

Exemple

e.g. un parc de stationnement.

Encore faut-il qu'un **véhicule terrestre à moteur** y soit impliqué. La notion d'accident de la circulation a été progressivement précisée par la jurisprudence. Le véhicule terrestre à moteur doit être utilisé dans sa fonction de déplacement, et non par exemple dans sa fonction de machine-outil, qui est une activité spécifique excluant l'application de la loi de 1985.

Encore faut-il qu'il s'agisse d'un accident : ne constitue pas un accident au sens de ce texte, celui qui, volontairement provoqué par le conducteur ou un tiers, ne présente pas, de ce fait, un caractère fortuit (Cass. 2^{ème} civ., 15 févr. 2024, n° [21-22.319](#)).

Exemple

On exclut les chemins de fer et les tramways, tout simplement parce que ces deux moyens de locomotion possèdent leurs propres voies de circulation et ne peuvent ainsi gêner les automobilistes ; néanmoins, le problème a pu se poser à propos d'accidents survenus au moment du franchissement de passages à niveau. La Cour de cassation a décidé que les chemins de fer circulent toujours sur une voie qui leur est propre (Cass. 2^{ème} civ., 17 nov. 2016, n° [15-27.832](#) : JCP G 2017, doctr. 257, n° 7, obs. C. Bloch – Cass. 2^{ème} civ., 8 déc. 2016, n° [15-26.265](#) : JCP G 2017, doctr. 257, n° 7, obs. C. Bloch). Sa position est plus nuancée pour les tramways : « un tramway qui traverse un carrefour ouvert aux autres usagers de la route ne circule pas sur une voie qui lui est propre » (Cass. 2^{ème} civ., 16 juin 2011, n° [10.19.491](#) : Bull. civ. II, n° 132 ; JCP G 2011, doctr. 1333, n° 7, obs. C. Bloch). Un piéton avait été renversé par un tramway alors qu'il traversait la voie en dehors d'un passage piéton. La question de savoir si le tramway circule ou non sur une voie propre s'apprécie au lieu précis de l'accident (Cass. 2^{ème} civ., 5 mars 2020, n° [19-11.411](#) : RCA 2020, repère 7, obs. H. Groutel ; Dalloz actualité, 24 avr. 2020, obs. A. Hacene ; D. 2020, p. 1205, obs. M. Bacache ; JCP G 2020, p. 2019, obs. C. Bloch).

Cette exclusion des chemins de fer et des tramways paraît surprenante et désuète, alors que la Cour de cassation admet qu'une tondeuse à gazon autoportée est un véhicule terrestre à moteur et que l'accident provoqué par cette tondeuse en stationnement (remisée dans un garage privé d'un particulier) a pour origine un véhicule en stationnement (Cass. 2^{ème} civ., 22 mai 2014, n° [13-10561](#)).

§2. Implication du véhicule dans l'accident

La notion d'**implication** est le critère, le détonateur, de la loi de 1985 ; il s'agit d'un changement important par rapport au système antérieur car il n'est plus nécessaire de prouver le lien de causalité entre le dommage et le fait de la chose.

La notion est vague et floue, mais c'est de manière délibérée que le législateur a choisi ce terme : en effet, l'implication étant le fait de participer, il est ainsi possible de couvrir le maximum de situations.

On peut raisonner sur trois hypothèses :

- Un véhicule en mouvement et une collision : dès l'instant qu'un véhicule est en mouvement, il sera nécessairement impliqué dans l'accident.
- Un véhicule en mouvement mais pas de collision : la loi est applicable s'il est établi que le véhicule a bien participé à la survenance du dommage.
- Un véhicule immobile et une collision.

Avant l'entrée en vigueur de la nouvelle loi, le gardien du véhicule pouvait s'exonérer de sa responsabilité en prouvant le rôle passif de la chose. La jurisprudence était assez hésitante. Elle avait dégagé un autre critère : le véhicule en stationnement n'est pas impliqué dans un accident dès lors qu'il ne perturbe pas la circulation. Ce critère est aujourd'hui abandonné. On se contente d'une simple « *participation à la réalisation du dommage* ».

Exemple

Toutefois, la Cour de cassation a récemment infléchi cette position en posant le principe que « *la seule présence d'un véhicule sur les lieux d'un accident de la circulation ne suffit pas à caractériser son implication* » (Cass. 2^{ème} civ., 13 déc. 2012, n° [11-19696](#), publié - de ce fait, est censurée la cour d'appel qui, pour dire un véhicule impliqué dans un accident, énonce qu'il se trouvait dans la file de voitures concernées par la manœuvre de dépassement fautive et qu'il a été victime de cet accident pour avoir reçu des projections de liquide de batterie provenant de véhicules percutés et impliqués).

Ainsi, l'incendie provoqué par un véhicule terrestre à moteur, ce dernier fût-il en stationnement, est régi par les dispositions de la loi du 5 juillet 1985, et non par celles de l'art. 1242, alinéa 2 du C. civ. (Cass. 2^{ème} civ., 8 janvier 2009, n° [08-10074](#)). Peu importent les conditions de mise en marche du véhicule : une cour d'appel avait écarté l'application de la loi au motif que « *n'acquiert pas la qualité de conducteur le passager d'une voiture à l'arrêt qui actionne la clé de contact pour mettre en marche l'auto-radio* » et que « *Jonathan X..., âgé de 13 ans au moment de l'accident, a fortuitement mis en marche la voiture de sa sœur* ». Ce raisonnement est censuré par la Cour de cassation du fait que la loi du 5 juillet 1985 n'exige pas la preuve de l'intention de déplacer le véhicule (Cass. 2^{ème} civ., 28 mars 2013, n° [12-17548](#), publié).

La loi du 5 juillet 1985 est applicable à l'indemnisation des dommages subis par les spectateurs lors d'un exercice de cascade réalisé durant le tournage d'un film à l'aide d'un véhicule terrestre à moteur, ce dont il résulte qu'elle s'applique, par suite, à ceux subis par le producteur, victime par ricochet (Cass. 2^{ème} civ., 14 juin 2012, n° [11-13347](#) et [11-15642](#), *Gaz. Pal.* 26 sept. 2012, p. 13, note M. Mekki).

La Cour de cassation a considéré que l'accident survenu entre des concurrents à l'entraînement évoluant sur un circuit fermé dédié à l'activité sportive n'est pas soumis à la loi de 1985 (Cass. 2^{ème} civ., 4 nov. 2010, n° [09-65947](#)). A également été considéré comme un "accident de la circulation" la situation d'une personne qui s'est arrêtée pour relever un scooter qui était à terre et qui s'est ensuite rendue au service des urgences où a été constatée une rupture de la portion distale du tendon du biceps droit à l'occasion d'un effort de soulèvement (Cass. 2^{ème} civ., 24 oct. 2019, n° [18-20.910](#)).

§3. Personnes concernées

A. La victime du dommage

1. Victimes ordinaires

Sont concernées toutes les victimes d'accidents de la circulation,

- qu'il s'agisse de piétons, de cyclistes, de passagers dans une voiture ;

- il peut également s'agir du conducteur de la voiture victime de l'accident, mais il sera traité, par la volonté du législateur de 1985, moins favorablement que les autres.

Sont intéressées :

- les victimes directes de l'accident,
- comme les victimes indirectes, i.e. subissant un préjudice « *par ricochet* » (proches parents...). La loi a prévu que la faute de la victime, lorsqu'elle lui est opposable, l'est aussi aux victimes par ricochet (L. 1985, art. 6).

2. Victimes transportées en vertu d'un contrat

La loi précise que les dispositions sur l'indemnisation s'appliquent aux **personnes transportées en vertu d'un contrat** : c'est une situation tout à fait originale, puisque l'on fait jouer des textes de nature délictuelle dans une situation contractuelle.

Il faut préciser qu'il s'agit des personnes victimes d'accidents de la circulation ; aussi les personnes transportées en vertu d'un contrat de transport maritime ou aérien de passagers sont exclues du droit à indemnisation prévu par la loi de 1985. La loi exclut également les personnes transportées par voie de chemin de fer, sauf dans l'hypothèse particulière de l'accident survenu sur un passage à niveau.

3. Victimes conducteurs

Certes, la loi de 1985 est applicable également à ces victimes.

Reste que le régime est bien plus défavorable. Ainsi, l'article 4 pose que la faute, même légère, emporte partage de responsabilité, voire exonération.

Exemple

La victime qui, avant d'être heurtée par un véhicule, procède au milieu de la chaussée à la fixation sur sa tête de son casque réglementaire tout en se tenant debout, les deux pieds au sol, son cyclomoteur entre les jambes, se trouve aux commandes de cet engin dont elle est le conducteur au sens des articles 3 et 4 de la loi du 5 juillet 1985 (Cass. 2^{ème} civ., 29 mars 2012, n° [10-28129](#)).

B. Auteurs du dommage

Il s'agit essentiellement du **gardien ou du conducteur du véhicule**. Ces personnes ne pourront pas s'exonérer en invoquant un cas de force majeure. Le conducteur est défini comme étant la personne qui a la maîtrise du véhicule. Cependant, le propriétaire d'un véhicule est présumé en être le gardien. Néanmoins, certains conducteurs ne sont pas soumis à la loi de 1985.

Lorsque plusieurs véhicules sont impliqués dans un accident de la circulation, chaque conducteur a droit à l'indemnisation des dommages qu'il a subis, sauf s'il a commis une faute ayant contribué à la réalisation de son préjudice. Il appartient alors au juge d'apprécier souverainement si cette faute a pour effet de limiter l'indemnisation ou de l'exclure. Toutefois, le juge doit faire abstraction du comportement du conducteur de l'autre véhicule impliqué.

Exemple

C'est la faute du conducteur demandeur en indemnisation et non celle d'un autre conducteur qui doit être prise en compte.

Dans une espèce, la cour d'appel a décidé que le conducteur A est tenu de réparer à hauteur de 80 % le préjudice subi par le conducteur B.

Pour retenir ce principe de répartition, les magistrats retiennent que le conducteur B (défendeur à l'indemnisation) circulait à une vitesse excessive et qu'il convient de vérifier quel a été l'impact de cette faute de conduite sur la réalisation de l'accident. En circulant à vitesse excessive, le conducteur B n'était pas en

mesure de garder la maîtrise de son véhicule alors qu'en circulant à vitesse normale il aurait pu, à défaut d'éviter complètement le choc, en limiter les conséquences. Dans ces conditions la faute commise par lui ne limite son droit à indemnisation qu'à hauteur de 20 %.

De son côté, le conducteur A conduisait un véhicule automobile alors qu'il n'était pas titulaire du permis de conduire, était totalement inexpérimenté et ne pouvait donc pas maîtriser l'engin dont il était censé avoir le contrôle ; il n'a pas prêté attention aux véhicules arrivant derrière lui alors qu'il était à l'arrêt et représentait un obstacle pour les autres usagers ; sa manœuvre perturbatrice et son inattention sont donc la cause principale de l'accident.

Or, il faut prendre en compte l'attitude du conducteur A (demandeur à l'indemnisation) et non celle du conducteur B (débiteur de l'indemnisation). Les considérations sur le comportement du conducteur B sont donc inutiles, même si elles sont inspirées par l'équité.

C'est pourquoi ce raisonnement est censuré par la Cour de cassation (Cass. 2^{ème} civ., 25 oct. 2012, n° [11-22686](#), non publié).

La garde peut être collective.

Exemple

« En cas de garde collective du seul véhicule impliqué dans l'accident et en l'absence de conducteur débiteur d'indemnisation, les co-gardiens victimes et leurs ayants droit ne peuvent obtenir l'indemnisation de leurs dommages en invoquant la loi du 5 juillet 1985 » (Cass. 2^{ème} civ., 22 mai 2014, n° [13-10561](#)). En l'espèce, un incendie par une explosion gazeuse inflammable s'est déclaré dans le garage du pavillon de Thierry et Hélène X... où était garée une tondeuse à gazon auto-portée dont le réservoir fuyait ; Thierry et Hélène X... sont décédés quelques jours plus tard des suites de leurs blessures ; leur fils cadet Julien, alors âgé de 3 ans, a été sévèrement brûlé et l'aîné, Vincent, âgé de 8 ans, intoxiqué par l'inhalation de fumée. Comme la tondeuse auto-portée a été acquise pendant le mariage appartenait tant à Thierry X... qu'à Hélène X... qui avaient tous deux la qualité de gardiens, la loi de 1985 ne peut être utilisée par les enfants pour réclamer réparation.

L'action engagée contre des tiers.

Remarque

Il se peut cependant que l'action soit engagée contre d'autres personnes : le cycliste qui contraint un véhicule à freiner violemment, blessant les passagers, peut certainement engager sa responsabilité pour sa participation au dommage ; sa responsabilité ne pourra, toutefois, être recherchée que sur le terrain de l'article [1242](#), alinéa 1^{er}, du Code civil. Il se peut également que plusieurs personnes soient responsables d'un accident de la circulation. Dans ce cas, des recours sont possibles entre les coresponsables : **la contribution à la dette a lieu en proportion des fautes respectives**. En l'absence de faute prouvée à la charge des conducteurs impliqués, la contribution se fait entre eux à parts égales.

Le mineur conducteur.

Exemple

Sur le principe de la responsabilité, la Cour de cassation (Cass. crim., 5 janv. 2021, n° [19-86.409](#)) approuve la cour d'appel d'avoir retenu que le préjudice subi par la victime « est directement imputable aux faits de blessures involontaires commis par [le conducteur mineur], ce qui engage sa responsabilité sur le fondement de la loi du 5 juillet 1985 sans exonérer [l'assureur de ses parents] ».

Il y a donc une volonté d'appliquer concurremment les deux régimes de responsabilité.

Le transfert de la garde.

La garde peut être transférée. Deux espèces illustrent des hypothèses classiques de transfert.

Remarque

Lorsqu'une personne, en état d'ivresse manifeste, demande à un ami de prendre le volant pour la ramener avec d'autres à son domicile, le propriétaire du véhicule passager de celui-ci conserve la garde du véhicule.

En 1965, la Cour de cassation avait décidé (Cass. 2^{ème} civ., 12 nov. 1965, n° 64-12.817, Bull. civ. II, n° 883), que la garde n'avait pas été transférée, car la conduite ne s'était pas faite à l'insu ou contre le gré du propriétaire. La Cour de cassation (Cass. 2^{ème} civ., 7 juill. 2022, n° [20-23.240](#)) maintient le principe. Certains auteurs doutent que le propriétaire du véhicule, en raison de son alcoolémie et de sa situation de passager, a conservé les autres éléments de la garde.

Dans une seconde espèce (Cass. 2^{ème} civ., 31 mars 2022, n° [20-22.594](#)), un salarié d'un garage automobile a demandé au propriétaire de mettre en marche le moteur ; le tracteur s'est alors mis en mouvement, écrasant ce salarié qui s'était glissé sous le véhicule, et le blessant grièvement. Un tel accident est soumis à la loi de 1985 (Cass. 2^{ème} civ., 25 oct. 2007, n° [05-21.807](#)). La Cour de cassation approuve le raisonnement selon lequel le propriétaire est resté gardien du véhicule ou plutôt du comportement du véhicule.

Section 2. Le contenu de la loi

§1. Différenciation en fonction de la nature du dommage

A. Dommages causés aux biens

Des règles particulières ont été posées à l'article 5, alinéa 1^{er}, de la loi de 1985 ; quelle que soit la qualité de la victime, la faute de cette dernière a pour effet de limiter ou d'exclure la responsabilité de l'auteur des dommages.

B. Dommages causés aux personnes

Pour tout dommage corporel, les victimes doivent être indemnisées ; qu'elles décident d'agir contre le conducteur ou le gardien du véhicule, ces derniers doivent indemniser leurs victimes de manière systématique et ne peuvent s'exonérer par la force majeure. Seule la faute inexcusable de la victime pourrait les libérer de leur obligation d'indemnisation.

Les comportements les plus risqués ne constituent pas des fautes inexcusables. La Cour de cassation admet avec difficulté la faute inexcusable : ne commet pas une telle faute le piéton qui « traverse la chaussée dans une agglomération, alors que les feux de signalisation lui en faisaient une interdiction absolue et que sa vue était masquée aux usagers de la route par un véhicule en stationnement » (Cass. 2^e civ., 20 avr. 1988, n° 87-11193) ; ni même celui « qui traverse de façon soudaine une route nationale sans regarder s'il arrivait des véhicules » et se jette sur l'un d'eux (Cass. 2^e civ., 20 avr. 1988, n° 87-10763) ; ni encore le cycliste qui, dépourvu de tout système d'éclairage, débouche de nuit d'un sens interdit pour couper la route à un automobiliste . La faute inexcusable semble requérir de la victime « *un effort pour braver un danger évident* », tel le franchissement d'obstacles matérialisant l'interdiction (la décision commentée est donc des plus classiques, dans une affaire où, il est vrai, rien n'incitait à se départir de la tendance habituelle : ni le jeune âge de la victime, ni le défaut d'assurance de la conductrice responsable ne peuvent tenir en échec cette responsabilité).

La faute de la victime n'exonère totalement le gardien de sa responsabilité que si elle constitue un cas de force majeure. N'est pas imprévisible pour les motards qui le suivent la chute d'un pilote sur un circuit (Cass. 2^{ème} civ., 30 nov. 2023, n° 22-16.820).

Lorsque les victimes décident d'agir contre des personnes autres que le conducteur ou le gardien du véhicule, le droit commun de la responsabilité trouve application ; la force majeure redevient alors une cause d'exonération de la responsabilité.

§2. Différenciation en fonction de la qualité de la victime

A. Règles applicables aux conducteurs victimes

Ces victimes ne sont pas « *privilégiées* » ; elles ne bénéficient pas de règles particulièrement protectrices. Que faut-il entendre par la notion de « *conducteur* » ? C'est la personne qui a la maîtrise de son automobile ; la jurisprudence applique de manière large cette notion :

Exemple

la personne descendue de sa voiture et en train de fermer la portière, ou celle au volant d'un véhicule en remorque, est considérée comme conductrice au regard de la loi de 1985.

Le régime applicable aux conducteurs permet de limiter ou d'exclure l'indemnisation du dommage qu'ils ont pu subir lorsqu'ils ont commis une faute ; autrement dit, **la faute du conducteur-victime lui est personnellement opposable**. La faute de la victime ayant contribué à la réalisation de son préjudice doit être appréciée en faisant abstraction du comportement de l'autre conducteur du véhicule impliqué dans l'accident, c'est-à-dire que la démonstration de l'absence de faute de la part du conducteur auteur du dommage ne suffit pas à montrer que le conducteur victime est fautif.

Exemple

L'indemnisation du conducteur victime peut par exemple être limitée du fait de l'état alcoolique du conducteur.

B. Règles applicables aux non-conducteurs

Il s'agit ici de victimes que l'on osera qualifier de « *privilégiées* » sur le plan juridique, car elles bénéficient de règles particulièrement protectrices : **elles pourront être indemnisées de manière systématique, et seule la faute inexcusable pourra limiter ou exclure l'indemnisation normalement due**. Il suffit d'être passager au moment de l'accident, même si l'on vient de conduire un peu avant. La victime gardienne d'un véhicule terrestre à moteur, mais passagère au moment de l'accident, est en droit de demander au conducteur et à l'assureur garantissant la responsabilité civile du fait de ce véhicule la réparation de l'intégralité de ses préjudices, sans que puisse y faire obstacle la faute du conducteur.

Toute la difficulté est de définir la faute inexcusable de la victime ; la notion se retrouve en droit du travail, et une vieille jurisprudence l'avait définie comme la faute « *d'une exceptionnelle gravité* », ne supposant pas forcément une intention malveillante. Dans le domaine des transports aériens, la Convention de Varsovie définit la faute inexcusable, écartant les plafonds de réparation, comme « *la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage, et son acceptation téméraire sans raison valable* ». La même définition est retenue en droit maritime (L. 18 juin 1966).

La jurisprudence, pour l'application de la loi de 1985, a pris appui sur les définitions dégagées en droit du travail et dans le domaine des transports aériens. Elle considère qu'est une faute inexcusable, dans les accidents de la circulation, la faute d'une exceptionnelle gravité, exposant sans raison valable son auteur à un danger dont il aurait dû avoir conscience.

La faute inexcusable peut être définie comme « la faute volontaire d'une exceptionnelle gravité exposant sans raison valable son auteur à un danger dont il aurait dû avoir conscience » (définition posée par Cass., Ass. plen., 10 Nov. 1995, n°94-134.912).

Exemple

Ainsi est une faute inexcusable le fait pour un piéton de traverser soudainement pied la chaussée d'une autoroute, alors que ledit piéton était en sécurité dans un refuge où était stationnée sa voiture en bon état de marche (Cass. 2^{ème} civ., 28 mars 2019, n° 18-15.168) ; en revanche, n'est pas une faute inexcusable le fait pour des mineurs ayant circulé à bicyclette sur une route départementale, en dehors de la piste cyclable, sans éclairage ou équipement réfléchissant et ce afin de rentrer plus vite (Cass. 2^{ème} civ., 28 mars 2019, n° 18-14.125). La faute consistant à se placer devant un cyclomoteur n'est pas une faute inexcusable (Cass. 2^{ème} civ., 23 mai 2019, n° 18-15.799).

La faute inexcusable est donc une notion casuistique, donc extrêmement difficile à cerner sauf par le recours à l'intelligence artificielle. La notion est conservée par la réforme du droit de la responsabilité civile, aussi s'intéresser à en préciser les contours demeure d'actualité.

C. Régime spécial des victimes « super-privilégiées »

Les victimes « *super-privilégiées* » - par opposition aux précédentes - sont les piétons et les personnes transportées dans une voiture, sauf les conducteurs, âgées :

- de moins de 16 ans ;
- ou de plus de 70 ans.

Il faut également tenir compte dans cette rubrique des victimes, quel que soit le dommage, atteintes d'incapacité ou d'invalidité dont le taux est au moins égal à 80 %. Ces victimes sont particulièrement protégées, en ce sens qu'elles peuvent obtenir une indemnisation systématique, la seule réserve tenant dans la commission d'une **faute intentionnelle** (hypothèse du suicide).

Section 3. Régime

La loi « *Badinter* » a modifié un certain nombre de règles techniques concernant l'assurance et l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation, afin d'en accélérer le processus.

Désormais, l'assurance - obligatoire - couvre non seulement la responsabilité du gardien, propriétaire du véhicule, mais aussi la responsabilité du conducteur qui n'aurait pas été autorisé par le propriétaire,

Exemple

e.g. les hypothèses du voleur ou de l'enfant qui « *emprunte* » la voiture de ses parents, et qui cause un accident (C. assur., art. [L. 211-1](#)).

La loi de 1985 pose d'ailleurs une subrogation légale pour l'assureur qui indemnise (art. 8, al. 2).

Le fonds de garantie, institué depuis un certain nombre d'années en faveur des victimes d'accidents de la circulation, permet d'indemniser celles-ci en faisant l'avance de certaines sommes. Avec la réforme de 1985, le fonds de garantie peut également intervenir en dehors des hypothèses dans lesquelles un véhicule est impliqué dans un accident de la circulation, c'est-à-dire « *en cas de dommage subi par les personnes circulant sur le sol dans des lieux ouverts à la circulation publique* ».

Les assureurs sont tenus de faire rapidement une offre d'indemnisation ou une offre de transaction, adressée à la victime. Cette offre est obligatoire, dès l'instant qu'un véhicule est impliqué dans un accident de la circulation, et dès l'instant que le dommage est corporel. Elle doit être « *raisonnable* » et faite dans un délai maximum de huit mois à compter du jour de l'accident ; elle vise tous les éléments indemnissables du dommage (*pretium doloris*, dommage moral...). La victime peut accepter ou refuser l'offre émise, en s'engageant alors dans un contentieux classique. Aucun délai n'est imposé pour accepter l'offre. En outre, une acceptation peut être rétractée dans un délai de quinze jours.

Remarque

En principe, l'offre d'indemnisation est faite, et les victimes obtiennent la plupart du temps satisfaction ; il faut cependant retenir que cette procédure particulière n'entrave pas l'application du droit commun. Il est toujours possible de saisir le juge des référés afin d'obtenir une provision. Celle-ci sera accordée dès l'instant que l'obligation n'est pas sérieusement contestable, ce qui est le cas dès que le véhicule est impliqué dans un accident.