

DOCUMENT SOUMIS AUX DROITS D'AUTEUR : SOUS LICENCE CREATIVE COMMONS

CITEZ-NOUS DE LA FAÇON SUIVANTE :

Cass. 2^e civ., 28 mars 2019, n° 18-14125, n° 18-15855, PB, bjda.fr 2019, n° 63, note R. Bigot.

L'introuvable faute inexcusable du cycliste

Cass. 2^e civ., 28 mars 2019, n° 18-14125, n° 18-15855, PB

Accident de la circulation - Faute inexcusable cause exclusive de l'accident – Emprunt volontaire de la route départementale au lieu de la piste cyclable – Bicyclettes dépourvues de tout éclairage et sans aucun équipement lumineux ou réfléchissant – Connaissance des lieux (oui) – Conscience du danger (oui) – Éléments relevés ne caractérisant pas l'existence d'une faute inexcusable.

Seule est inexcusable au sens de l'article 3 de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 la faute volontaire d'une exceptionnelle gravité exposant sans raison valable son auteur à un danger dont il aurait dû avoir conscience. Ne caractérise pas une telle faute l'arrêt qui retient que deux adolescents cyclistes ont volontairement emprunté, de nuit, la route départementale au lieu de la piste cyclable pour rentrer plus vite, alors qu'ils connaissaient les lieux, qu'ils avaient conscience du danger et qu'ils circulaient sur des vélos dépourvus de tout éclairage ou d'équipement lumineux ou réfléchissant.

Les cyclistes relèvent de la catégorie des usagers fragilisés de la route. Ils circulent sur des engins non protégés et non motorisés, à tout le moins simplement dotés d'une simple assistance électrique ne pouvant excéder une puissance nominale continue et une vitesse réglementairement fixées en France¹. Les villes et routes françaises sont plutôt mal dotées en

¹ Art. 1 de l'arrêté du 2 mai 2003 relatif à la réception et à la réglementation technique des véhicules à moteur à deux ou trois roues et des quadricycles à moteur et de leurs systèmes et équipements, modifié par Arrêté du 26 mai 2014 - art. 1 : « Au sens du présent arrêté, on entend par :

1° " Véhicule " : les motocyclettes, motocyclettes avec side-car, c'est-à-dire les véhicules à trois roues non symétriques, tricycles, quadricycles lourds, cyclomoteurs et quadricycles légers définis à l'article R. 311-1 du code de la route, à l'exception des véhicules :

- ayant une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 6 kilomètres par heure, des véhicules destinés uniquement aux compétitions, qu'elles soient sur route ou tout-terrain ;

voies sécurisées dites pistes cyclables – autrement dit par des chaussées exclusivement réservées aux cycles à deux roues ou à trois roues² –, en comparaison de nombreux pays du nord de l'Europe. En l'absence de toute protection, et puisqu'ils circulent majoritairement sur les mêmes voies ou voies accolées – dites « bandes cyclables »³ – que les autres véhicules à moteur qui les dépassent ou les distinguent mal, les cyclistes sont dès lors fortement exposés aux accidents de la route. À ce titre, le bilan définitif de l'accidentalité routière 2018 a été publié le 29 mai 2019⁴. Selon les résultats de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), 3 488 personnes ont perdu la vie sur les routes de France en 2018, avec une inquiétante hausse des délits de fuite après un accident, catégorie qui représente 29 % des 172 000 délits de fuite enregistrés, autrement dit une vingtaine d'infractions par heure, chiffre qui a quasiment doublé en vingt ans⁵. Pour les automobilistes, la mortalité routière représente encore 50 % de la mortalité routière totale, avec 1 637 décès. Ils sont suivis des motocyclistes. Ensuite, 471 piétons sont décédés en 2018. La moitié des piétons tués a 65 ans ou plus. Enfin, la mortalité cycliste atteint 175 tués en 2018. En outre, de nouveaux risques apparaissent sur la route et les trottoirs, l'actualité révélant le premier accident mortel impliquant une trottinette électrique⁶.

La loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation a érigé les cyclistes parmi les victimes dites privilégiées. À cet effet, seule la faute inexcusable et exclusive peut leur être opposée. Le cas échéant, par exception au principe de large indemnisation recherchée par la loi dite *Badinter*, les cyclistes auteurs d'une telle faute ne sont plus indemnisés de leur préjudice corporel. Mais lorsqu'ils ont de moins de 16 ans ou de plus de 70 ans, leur droit à indemnisation n'est pas contrarié par une éventuelle faute inexcusable, l'unique faute intentionnelle leur étant alors opposable, en d'autres termes dans l'hypothèse de la tentative de suicide.

Certes, les règles du Code de la route s'imposent aux conducteurs et aux cyclistes. Ces derniers sont plus impliqués dans la circulation routière que les piétons. Néanmoins, le sort des cyclistes est aligné sur celui réservé aux piétons. Dans cette continuité, la jurisprudence considère de manière restrictive à l'égard des uns et des autres que seule est inexcusable au sens de la loi du 5 juillet 1985 la faute volontaire d'une exceptionnelle gravité exposant sans raison valable son auteur à un danger dont il aurait dû avoir conscience.

En plusieurs décennies de mise en œuvre de la loi *Badinter*, la Cour de cassation n'a admis qu'une seule fois un cas de faute inexcusable, il y a près de trente ans. Depuis, même en présence d'une addition de fautes, elle n'admet plus la faute inexcusable, qu'il s'agisse d'un cycliste qui ne respecte pas une priorité, un stop, un feu de signalisation, qui change de direction sans précaution, ou qui n'a pris aucune des mesures de prudence élémentaire, à l'instar d'un

- des cycles à pédalage assisté, équipés d'un moteur auxiliaire électrique d'une puissance nominale continue maximale de 0,25 kilowatt dont l'alimentation est réduite progressivement et finalement interrompue lorsque le véhicule atteint une vitesse de 25 km/h, ou plus tôt, si le cycliste arrête de pédaler, ni à leurs composants ou entités techniques, dans la mesure où ils ne sont pas destinés à être montés sur les véhicules couverts par le présent arrêté ;

- des véhicules conçus essentiellement pour une utilisation hors route et pour les loisirs ayant trois roues symétriques placées une à l'avant et les deux autres à l'arrière [...] ».

² Code de la route, art. R. 110-2.

³ Code de la route, art. R. 110-2 : « bande cyclable : voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues sur une chaussée à plusieurs voies ».

⁴ <http://www.securite-routiere.gouv.fr/la-securite-routiere/actualites/bilan-definitif-de-l-accidentalite-routiere-2018>

⁵ C. Piquet, *L'inquiétante hausse des délits de fuite en France*, Le Figaro.fr, 13 juin 2019.

⁶ *Premier accident mortel impliquant une trottinette électrique à Paris*, *afp.com*, 11 juin 2019 : <https://www.afp.com/fr/infos/334/paris-accident-mortel-trottinette-electrique-doc-1he91u3>

arrêt récent de la deuxième chambre civile, rendu le 28 mars 2019. La faute inexcusable du cycliste est introuvable. Cela paraît résulter d'une bonne politique prétorienne.

Dans cette affaire, à la nuit tombée du 14 octobre 2012, deux adolescents d'à peine plus de seize ans circulaient à bicyclettes sur une route départementale, quand ils ont été heurtés par un véhicule. Le conducteur arrivait en sens inverse et effectuait une manœuvre de dépassement. L'un des mineurs est décédé lors de l'accident et l'autre a été blessé. L'assureur de l'automobiliste a assigné les parents des victimes de l'accident pour voir juger que les fautes inexcusables des victimes les privaient de tout droit à indemnisation. D'autres membres des familles sont intervenus volontairement à l'instance.

La cour d'appel de Montpellier, par arrêt infirmatif du 16 janvier 2018, a jugé que les victimes avaient commis une faute inexcusable cause exclusive de l'accident. Elle a ainsi exclu du droit à indemnisation les conséquences dommageables de celui-ci. À cet effet, l'arrêt d'appel a retenu qu'ils ont volontairement, de nuit, décidé d'emprunter la route départementale au lieu de la piste cyclable pour rentrer plus vite alors qu'ils circulaient sur des bicyclettes dépourvues de tout éclairage et sans aucun équipement lumineux ou réfléchissant et que par ailleurs ils connaissaient les lieux et que compte tenu de leur âge au moment de l'accident, 17 ans et 16 ans, ils avaient conscience du danger comme cela ressort de l'audition de l'adolescent blessé qui avait répondu à son ami que c'était dangereux d'emprunter la route départementale.

La Cour de cassation a ainsi été confrontée, à nouveau, à ce problème délicat de qualification. La question soumise aux magistrats de la deuxième chambre civile était de savoir si la cour d'appel avait fait une exacte application des dispositions de l'article 3 de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 privant d'indemnisation les victimes à l'origine d'une faute inexcusable.

Par un arrêt rendu le 28 mars 2019, la Haute juridiction a censuré l'arrêt de la cour d'appel qui avait retenu l'existence d'une faute inexcusable des jeunes cyclistes. Au visa de l'article 3 de la loi du 5 juillet 1985, la Cour de cassation a rappelé, dans un attendu liminaire, le principe selon lequel « *seule est inexcusable au sens de ce texte la faute volontaire d'une exceptionnelle gravité exposant sans raison valable son auteur à un danger dont il aurait dû avoir conscience* »⁷. Selon les magistrats du quai de l'horloge, la faute commise par les adolescents ne pouvait donc pas être qualifiée d'inexcusable. Cette décision a le mérite de préserver l'indemnisation des victimes.

La Cour de cassation a, de longue date, affirmé une définition exigeante de la faute inexcusable de la victime (I). Elle l'a, à présent, légitimement renouvelée, au point que cette faute soit devenue introuvable pour le cycliste (II).

I) Une définition exigeante de la faute inexcusable de longue date affirmée

Le principe de la faute inexcusable évinçant en théorie la victime de toute indemnisation prend sa source dans l'imprécise loi du 5 juillet 1985 (A). Cette source a été alimentée depuis par plusieurs précédents jurisprudentiels retenant de manière constante une définition exigeante (B).

A) La source, l'imprécise loi du 5 juillet 1985

L'article 1^{er} de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation dispose que « *Les dispositions du présent chapitre s'appliquent, même lorsqu'elles sont transportées en*

⁷ Cass. 2^e civ., 28 mars 2019, n° 18-14.125, n° 18-15.855, PB.

vertu d'un contrat, aux victimes d'un accident de la circulation dans lequel est impliqué un véhicule terrestre à moteur ainsi que ses remorques ou semi-remorques, à l'exception des chemins de fer et des tramways circulant sur des voies qui leur sont propres ».

L'article 3 retient que « *Les victimes, hormis les conducteurs de véhicules terrestres à moteur, sont indemnisées des dommages résultant des atteintes à leur personne qu'elles ont subis, 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.*

Les victimes désignées à l'alinéa précédent, lorsqu'elles sont âgées de moins de seize ans ou de plus de soixante-dix ans, ou lorsque, quel que soit leur âge, elles sont titulaires, au moment de l'accident, d'un titre leur reconnaissant un taux d'incapacité permanente ou d'invalidité au moins égal à 80 p. 100, sont, dans tous les cas, indemnisées des dommages résultant des atteintes à leur personne qu'elles ont subis.

Toutefois, dans les cas visés aux deux alinéas précédents, la victime n'est pas indemnisée par l'auteur de l'accident des dommages résultant des atteintes à sa personne lorsqu'elle a volontairement recherché le dommage qu'elle a subi ».

En définitive, il ressort des articles 1 et 3 de la loi du 5 juillet 1985 que les victimes, hormis les conducteurs, sont indemnisées des dommages résultant des atteintes à leur personne subies à l'occasion d'un accident de la circulation dans lequel est impliqué un véhicule terrestre à moteur. Cependant, si la victime commet une faute et que cette dernière est non seulement inexcusable mais encore la cause exclusive de l'accident (et que la victime n'est pas âgée de moins de seize ans ou de plus de soixante-dix ans), elle sera privée d'indemnisation. Mais le texte ne définit aucunement la faute inexcusable.

À ce titre, la doctrine a indiqué que « *les articles 3 à 6 de la loi du 5 juillet 1985 autorisent le défendeur à se prévaloir de la faute de la victime pour voir supprimer ou réduire le droit à indemnisation de celle-ci. Dans un système fondé sur le droit à indemnisation des victimes, cette exonération pour faute de la victime doit rester exceptionnelle puisqu'elle entraîne la déchéance – totale ou partielle – d'un droit en principe acquis en vertu de la loi. Et, lorsqu'elle est prévue, la privation d'indemnité apparaît, plus encore que dans le droit commun de la responsabilité, comme une véritable peine privée imposée à la victime, ce qui justifie une appréciation restrictive des conditions de sa mise en œuvre* »⁸.

Il existe plusieurs distinctions ayant trait à la gravité de la faute ou à la situation de la victime, parfois perçues comme des inégalités entre les victimes⁹ voire des discriminations¹⁰.

Au lendemain de la promulgation de cette loi, les assureurs, profitant de l'absence de définition légale de la « faute inexcusable », avaient tenté de faire adopter par les juges une conception large de cette faute, toujours dans le dessein de diminuer la charge financière des indemnisations devant être versées à la victime, cette fois non conductrice.

Afin de tarir le contentieux de masse qui tendait à se développer sous l'initiative des professionnels du procès que sont les assureurs¹¹, la Cour de cassation, estimant que la notion de faute inexcusable était une notion de droit, a décidé de poser une définition étroite de cette

⁸ G. Viney, P. Jourdain, S. Carval, *Les régimes spéciaux et l'assurance de la responsabilité. Traité de droit civil* (dir. J. Ghestin), LGDJ, Lextenso éd., 4^e éd., 2017, p. 171, n° 134.

⁹ S. Hocquet-Berg, *Les inégalités entre les victimes*, RCA, sept. 2015, n° 14.

¹⁰ F. Chabas, *Le droit des accidents de la circulation après la réforme du 5 juillet 1985*, Litec, 2^e éd., 1987, n° 161.

¹¹ Actes du Colloque *L'assureur et le procès*, Université du Maine, 27 nov. 2009, *Thème 1. L'intégration de l'assureur dans le procès. Présidence : J. Bigot*, RGDA 2010, n° 2, p. 535 et s ; *Thème 2. L'intégration du procès par l'assureur. Présidence : G. Durry*, RGDA 2010, n° 3, p. 839 et s.

faute et d'en contrôler la qualification. Elle a ainsi résisté aux assauts des assureurs en alimentant le principe d'une conception stricte, au prix d'une longue liste de décisions.

B) L'alimentation principale par une longue liste de décisions

1987. Premières applications aux piétons - Par une série d'arrêts rendus le 20 juillet 1987, la deuxième chambre civile de la Cour de cassation a retenu, à propos de victimes piétonnes dans un premier temps, au visa de l'article 3 de la loi du 5 juillet 1985 et tout juste deux après son entrée en vigueur, que seule est inexcusable au sens de ce texte la faute volontaire d'une exceptionnelle gravité exposant sans raison valable son auteur à un danger dont il aurait dû avoir conscience. Cette série de décisions a immédiatement délimité les contours de la notion, imperméable à de nombreux comportements fortement imprudents mais alors considérés comme excusables, à l'instar de la faute du piéton qui :

- en courant et sans prendre la moindre précaution, a traversé la chaussée et s'est jeté sur un véhicule (arrêt n° 1)¹² ;
- à une heure où la circulation était importante, a surgi de derrière un fourgon à l'arrêt à un signal stop, brusquement, sans précaution et en courant (arrêt n° 2)¹³ ;
- alors qu'il disposait d'un passage pour piétons à proximité, a entrepris en courant la traversée de la chaussée sans prendre aucune précaution, juste au moment où survenait une automobile circulant à vitesse réduite (arrêt n° 3)¹⁴ ;
- s'est précipité sans précaution et hâtivement sur la chaussée comportant une bonne visibilité, au moment où survenait, à sa hauteur, un véhicule circulant à allure modérée (arrêt n° 4)¹⁵ ;
- a traversé brusquement une chaussée, sans regarder à gauche, alors qu'arrivait, le long du trottoir, et à quelques mètres, un véhicule roulant à allure modérée (arrêt n° 5)¹⁶ ;
- s'est engagé sur la chaussée alors que les feux étaient verts pour les voitures et sans prêter attention à celle qui, arrivant en longeant le trottoir, est venue le heurter (arrêt n° 6)¹⁷ ;
- ayant traversé une chaussée sur un passage réservé aux piétons, a fait demi-tour sans porter la moindre attention aux obstacles pouvant se trouver sur la chaussée et est venu se jeter sur un camion (arrêt n° 7)¹⁸ ;
- alors qu'il se tenait sur le trottoir, près de la porte arrière d'une automobile en stationnement pour y faire entrer son chien, et tournait le dos à la circulation, a reculé sur la chaussée ou s'est penché sur la rue, et a été heurté par l'arrière d'une camionnette (arrêt n° 8)¹⁹ ;
- a entrepris la traversée d'une chaussée alors qu'il pouvait voir venir, ou même avait vu venir, une voiture, et qu'au départ, il était, au moins en partie, masqué à la vue de l'automobiliste par le tracteur derrière lequel il s'était tenu à un moment donné (arrêt n° 9)²⁰ ;
- à l'approche de plusieurs voitures qu'il pouvait voir arriver, circulant sur un long boulevard rectiligne, alors qu'il était à même de se rendre compte que les feux étaient au vert pour les

¹² Cass. 2^e civ., 20 juill. 1987, n° 86-16.287, Bull. civ. II, n° 160.

¹³ Cass. 2^e civ., 20 juill. 1987, n° 86-11.275, Bull. civ. II, n° 160.

¹⁴ Cass. 2^e civ., 20 juill. 1987, n° 86-12.680, Bull. civ. II, n° 160.

¹⁵ Cass. 2^e civ., 20 juill. 1987, n° 86-16.236, Bull. civ. II, n° 160.

¹⁶ Cass. 2^e civ., 20 juill. 1987, n° 86-15.141, Bull. civ. II, n° 160.

¹⁷ Cass. 2^e civ., 20 juill. 1987, n° 86-11.582, Bull. civ. II, n° 160.

¹⁸ Cass. 2^e civ., 20 juill. 1987, n° 86-16.449, Bull. civ. II, n° 160.

¹⁹ Cass. 2^e civ., 20 juill. 1987, n° 86-16.875, Bull. civ. II, n° 160.

²⁰ Cass. 2^e civ., 20 juill. 1987, n° 86-11.037, Bull. civ. II, n° 160.

automobilistes, a commis la très grave imprudence d'effectuer la traversée d'une chaussée à trois voies (arrêt n° 10)²¹.

1987. Extension au cycliste. - Dans un second temps, en novembre 1987, la Haute juridiction a admis la même définition de la faute inexcusable à propos de victimes à vélo et a ainsi jugé que n'est pas inexcusable la faute du cycliste qui, au lieu de s'arrêter sur sa bicyclette au feu rouge, a cru devoir mettre pied à terre alors que la circulation était importante, se faufiler entre les véhicules et passer devant un camion qui, " obéissant au feu ", redémarrait²².

Par la suite, l'existence d'une faute inexcusable à la charge de la victime ne pouvait pas être établie lorsque le cycliste, déséquilibré, avait traversé la chaussée de droite à gauche et heurté une automobile qui s'était portée sur le bas côté droit et qu'il est plausible que ce déséquilibre ait été dû à un déjantage du boyau de la bicyclette qui était dégonflé et à l'influence d'un fort vent latéral²³.

1988. Resserrement de la notion de faute inexcusable du cycliste. – Avec la même conception stricte que pour le piéton, la Cour de cassation a considéré en 1988 que n'est pas inexcusable la faute du cycliste qui a tendu son bras gauche et s'est déporté aussitôt dans cette direction sans prendre la moindre précaution²⁴, bien qu'il ait été soutenu en amont que par sa manœuvre intempestive et imprévisible, la victime avait commis une faute d'une gravité exceptionnelle.

De même, ne présente pas les caractères de la faute inexcusable non seulement le comportement d'un cycliste qui, après avoir marqué un temps d'arrêt au signal " stop " et circulé ensuite sur une voie de dégagement, s'est engagé sur la voie prioritaire alors que survenait sur cette voie une automobile et qu'il a ainsi manqué à l'une des obligations édictées par l'article R. 27 du Code de la route en ne cédant pas le passage à l'automobiliste²⁵ ; mais encore celui d'un cycliste qui s'est engagé dans un carrefour sans respecter les obligations que lui imposait la présence d'un panneau " stop " et que l'obligation de marquer l'arrêt de ne s'engager qu'après s'être assuré qu'il pouvait le faire sans danger, s'imposait d'autant plus à lui que, le carrefour étant situé hors agglomération, les véhicules empruntant la voie prioritaire, pouvaient survenir à une vitesse relativement élevée²⁶.

Dans ce prolongement, a encore été jugée excusable cette même année 1988, d'une part, la faute imprévisible d'un cycliste ayant tourné brutalement à gauche sans précaution, et inévitable en ce que la voiture qui l'a heurté était trop près de lui pour que l'accident eût pu être évité²⁷, d'autre part, celle du cycliste n'ayant pas respecté les consignes impératives d'arrêt imposés par un panneau " stop "²⁸, enfin, celle d'un cycliste ayant coupé la route à un usager survenu en face alors que la visibilité était bonne, la route était rectiligne et qu'il aurait dû prendre conscience du danger à entreprendre une telle manœuvre, la collision étant inévitable²⁹.

²¹ Cass. 2^e civ., 20 juill. 1987, n° 86-15.859, Bull. civ. II, n° 160.

²² Cass. 2^e civ., 18 nov. 1987, n° 86-17.416, Bull. civ. II, n° 225.

²³ Cass. 2^e civ., 25 nov. 1987, n° 86-15.977, Bull. civ. II, n° 241.

²⁴ Cass. 2^e civ., 17 févr. 1988, n° 86-18.463, Bull. civ. II, n° 43.

²⁵ Cass. 2^e civ., 24 févr. 1988, n° 86-17.445, Bull. civ. II, n° 48.

²⁶ Cass. 2^e civ., 24 févr. 1988, n° 87-11.359, Bull. civ. II, n° 48.

²⁷ Cass. 2^e civ., 14 avr. 1988, n° 86-17.111, Bull. civ. II, n° 78.

²⁸ Cass. 2^e civ., 14 avr. 1988, n° 86-17.809, Bull. civ. II, n° 78.

²⁹ Cass. 2^e civ., 23 nov. 1988, n° 87-10.548, inédit : « *Attendu, selon l'arrêt confirmatif attaqué, que, dans une agglomération à une intersection l'automobile de M. C... heurta et blessa mortellement M. D... qui, à bicyclette, circulait en sens inverse et virait pour s'engager dans une rue sur sa gauche ; que les consorts D... ont assigné en réparation de leur préjudice M. C... et son assureur, la Cordialité Bâloise ; Attendu que pour débouter ceux-ci de leur demande en retenant la faute inexcusable de D... l'arrêt relève que celui-ci qui circulait de jour sur une route rectiligne et, au moment où une voiture arrivait en face, a fait une manœuvre perturbatrice de changement de direction et lui a coupé la route alors qu'il ne pouvait pas ne pas voir la voiture en raison de la bonne visibilité,*

1989. N'ont pas été considérées comme des fautes de nature inexcusable, en 1989, ni le fait de rouler, pour un cycliste, aux côtés d'un cyclomotoriste et donc gêner les autres usagers qui étaient amenés à le dépasser ou à le croiser, la victime n'étant pas accrochée au bras du cyclomotoriste³⁰, ni la traversée en diagonale d'une route en franchissant la ligne continue ou le déport à gauche alors que survenait une voiture en face, même si le cycliste aurait dû prendre conscience du danger qu'il encourait en effectuant un telle manœuvre³¹, ni le fait de lâcher son guidon et de perdre ensuite son équilibre³².

1991. Il ne résulte pas de la circulation en descente d'un cycliste sur la partie gauche de la chaussée dans un virage où la visibilité est limitée l'existence d'une faute inexcusable à la charge de la victime³³, pas plus que de la circulation d'un cycliste à vive allure même s'il connaissait les lieux et leur caractère dangereux, du fait d'une visibilité réduite, sans aucune précaution et rendant inefficace toute tentative d'un automobiliste d'évitement³⁴.

1992. Il ne résulte toujours pas l'existence d'une faute inexcusable par suite du franchissement d'une ligne continue par un cycliste sans s'être assuré qu'il pouvait le faire sans danger³⁵.

1993. Confirmation du resserrement. Ne commet pas une faute inexcusable mais une grave imprudence, *primo*, le cycliste heurté par un automobiliste alors qu'il circulait de nuit, sur une route en sens inverse – sur la partie gauche de la chaussée donc –, sous l'empire d'un état alcoolique, en ayant pris la précaution néanmoins d'actionner le système d'éclairage de sa bicyclette³⁶, *secundo*, le coureur cycliste qui, malgré le règlement de la course interdisant aux coureurs d'emprunter plus de la moitié de la chaussée, a coupé un virage dans une descente et a été heurté par une voiture arrivant en sens inverse³⁷.

devait avoir conscience du danger auquel il s'exposait ; Qu'en l'état de ces énonciations d'où il ne résulte pas l'existence d'une faute inexcusable de la victime, la cour d'appel a violé le texte susvisé ».

³⁰ Cass. crim., 10 janv. 1989, n° 86-95.413, inédit.

³¹ Cass. 2^e civ., 1^{er} mars 1989, n° 88-10450, inédit : « *Attendu, selon l'arrêt infirmatif attaqué, que, dans une agglomération, une collision se produisit entre l'automobile de M. B... et la bicyclette de M. A... qui fût mortellement blessé ; que les consorts A... ont assigné en réparation de leur préjudice M. B... et son assureur, la compagnie Helvetia accidents ; que la Caisse primaire d'assurance maladie du Vésinet est intervenue à l'instance ; Attendu que pour accorder aux consorts A... l'entière indemnisation de leurs dommages l'arrêt, après avoir relevé qu'il ne pouvait être exclu que M. B... ait engagé sa voiture dans le carrefour en empruntant la partie gauche de la chaussée où la collision a eu lieu, constate que la victime avait traversé la chaussée en diagonale en franchissant une ligne continue et retient qu'il n'était pas prouvé que le taux d'alcoolémie relevé sur elle ait eu un incidence sur la réalisation de l'accident ; Que par ces motifs, d'où il résulte que les fautes de M. A... n'étaient ni inexcusables ni la cause exclusive de l'accident ».*

³² Cass. 2^e civ., 12 juill. 1989, n° 88-12.928, inédit : « *Attendu, selon l'arrêt confirmatif attaqué, que, sur une route, une collision se produisit entre l'automobile de M. E... et la bicyclette conduite par M. Da Y... ; que celui-ci, blessé, a assigné en réparation de son préjudice M. E... et son assureur, la compagnie Lilloise d'assurance et de réassurance ; que la caisse primaire d'assurance maladie de Thionville est intervenue à l'instance ; Attendu que, pour exclure l'indemnisation des dommages de M. Da Y..., en retenant à sa charge une faute inexcusable, l'arrêt, après avoir relevé que M. Da Y... avait lâché d'une main son guidon et s'était déporté sur la gauche, énonce que la victime ne pouvait pas ne pas avoir une claire-conscience du danger grave auquel elle s'exposait en lâchant ainsi, sans raison impérieuse, le guidon de sa bicyclette et ce, compte tenu de la circulation normale sur la route ; Qu'en l'état de ces énonciations, d'où ne résulte pas l'existence d'une faute inexcusable à la charge de la victime, la cour d'appel a violé le texte susvisé ».*

³³ Cass. 2^e civ., 10 mai 1991, n° 90-10.924, inédit.

³⁴ Cass. 2^e civ., 27 nov. 1991, n° 90-17.115, inédit.

³⁵ Cass. 2^e civ., 13 avr. 1992, n° 90-21.435, inédit.

³⁶ Cass. 2^e civ., 6 janv. 1993, n° 91-15.185, inédit.

³⁷ Cass. 2^e civ., 8 nov. 1993, n° 92-12.539, Bull. civ. II, n° 315 : « *Attendu qu'il est fait grief à l'arrêt d'avoir entièrement indemnisé la victime, alors que le souhait de gagner la course ne constituait pas une raison valable dépouillant de son exceptionnelle gravité la faute volontaire du coureur cycliste et qu'en transformant en simple imprudence le manquement délibéré du coureur à l'obligation réglementaire de sécurité générale, pour les participants et les tiers, pesant sur lui et dont l'inobservation pouvait aussi entraîner sa disqualification, l'arrêt*

1994. Le précédent de la faute excusable du cycliste circulant de nuit, sans éclairage et en sens interdit. Sous le même visa et le même attendu liminaire³⁸ que l'affaire commentée, la Haute juridiction avait déjà jugé, en 1994, que ne constitue pas une faute inexcusable le fait pour un cycliste de circuler de nuit, sans dispositif d'éclairage, en débouchant d'un sens interdit pour couper la route de l'automobile impliquée dans l'accident³⁹, autrement dit pour le cycliste ayant accumulé des risques sans aucune nécessité.

1995. Consécration de la définition exigeante de la faute inexcusable. – L'Assemblée plénière de la Cour de cassation a consacré la définition exigeante de la faute inexcusable par un arrêt du 10 novembre 1995, aux termes duquel elle a inscrit dans le marbre prétorien que seule est inexcusable au sens de l'article 3 de la loi du 5 juillet 1985 la faute volontaire d'une exceptionnelle gravité exposant sans raison valable son auteur à un danger dont il aurait dû avoir conscience. Encourt par suite la cassation, l'arrêt qui, pour retenir la faute inexcusable d'un piéton, relève que celui-ci a traversé la chaussée et s'est maintenu au milieu de cette voie, afin d'arrêter un automobiliste pour se faire prendre à son bord, hors agglomération, sur une route dépourvue d'éclairage, à une heure de fréquentation importante, habillé de sombre, de nuit et par temps pluvieux, sans raison valable, par simple commodité, et s'est exposé à un danger dont il aurait dû avoir conscience, alors qu'il venait précédemment d'éviter d'être renversé par un autocar, et que son imprégnation alcoolique n'était pas telle qu'elle ait pu le priver de tout discernement⁴⁰.

1996. Réitération au cycliste pluri-fautif. – La solution est identique à l'égard d'un cycliste qui a volontairement contrevenu aux règles de la police du roulage en circulant sur un trottoir puis une piste cyclable à contresens, en évitant un piéton sans précaution et ce pour éviter un détour, alors qu'il a agi en connaissance de cause car étant un habitué des lieux⁴¹.

2003. Réitération au cycliste alcoolisé. – La faute inexcusable n'a pas été retenue à l'encontre d'un cycliste qui avait mis pied à terre, et pouvant être considéré comme un piéton, porteur d'une forte alcoolémie qui aurait pu expliquer que par une erreur d'appréciation à un endroit délicat du trajet et ayant connaissance des dangers encourus, par temps humide, à la nuit tombante, il soit allé se jeter sous les roues de l'automobile, en tournant à gauche devant cette

aurait violé l'article 3, alinéa 1, de la loi du 5 juillet 1985 en ne retenant pas que la victime avait commis une faute inexcusable ; Mais attendu que, par motifs propres et adoptés, l'arrêt retient que le coureur cycliste a effectué une manœuvre dangereuse et pris des risques en coupant un virage dans une descente, que, cependant, même s'il était prévu dans le règlement de la course que les coureurs ne pourraient emprunter plus de la moitié de la chaussée, le déport sur la gauche, bien que fautif, ne constituait pas pour un cycliste en course un manquement grave à son obligation réglementaire ; Que, de ces constatations et énonciations d'où il résulte que la faute de la victime n'était pas d'une exceptionnelle gravité, la cour d'appel a pu déduire que cette faute n'était pas inexcusable au sens de l'article 3 de la loi du 5 juillet 1985 ».

³⁸ Cass. 2^e civ., 28 mars 1994, n° 92-15.863, Bull. civ. II, n° 110 : « Vu l'article 3 de la loi du 5 juillet 1985 ; Attendu que seule est inexcusable au sens de ce texte la faute volontaire d'une exceptionnelle gravité exposant sans raison valable son auteur à un danger dont il aurait dû avoir conscience ».

³⁹ Cass. 2^e civ., 28 mars 1994, n° 92-15.863, Bull. civ. II, n° 110 (cassation) : « Attendu, selon l'arrêt confirmatif attaqué, qu'une collision est survenue à un carrefour entre la bicyclette de M. André X... et l'automobile de Mme Cado ; que, M. X... ayant été tué, les consorts X... ont assigné Mme Cado et son assureur, la compagnie la Concorde, en réparation de leurs préjudices ; que la caisse de mutualité sociale agricole du Cher a été appelée à l'instance ; Attendu que, pour rejeter ces demandes, l'arrêt énonce que l'accident s'est produit de nuit alors que le cycliste, non éclairé, débouchait d'un sens interdit et coupait la route à l'automobiliste et que l'accumulation des risques pris par M. X... sans aucune nécessité rendait sa faute inexcusable ; Qu'en l'état de ces énonciations, qui ne caractérisent pas une faute inexcusable à la charge de la victime au sens du texte susvisé, la cour d'appel a violé ce texte ».

⁴⁰ Cass. ass. plén., 10 nov. 1995, n° 94-13.912, Bull. Ass. plén. n° 6.

⁴¹ Cass. 2^e civ., 20 mars 1996, n° 94-12.518, inédit.

dernière⁴². L'alcoolémie en soi ne suffit donc pas à caractériser une faute inexcusable, tant pour le piéton que pour le cycliste⁴³.

En définitive, en posant une définition très exigeante de la faute inexcusable de la victime et en réalisant un contrôle étroit de sa qualification, la Cour de cassation attend des juges du fond qu'ils caractérisent tous ses éléments constitutifs avant de l'opposer à un cycliste, au point qu'elle n'ait presque jamais été retenue. La Cour de cassation a donc su, « *avec une remarquable détermination, dégager l'essence même de la loi du 5 juillet 1985 : la protection des victimes d'accidents de la circulation* »⁴⁴. Cette politique jurisprudentielle se manifeste plus largement par un renforcement normatif substantiel⁴⁵ et processuel⁴⁶ des dispositions de l'assurance automobile. Cette conception exigeante de la faute inexcusable est légitimement renouvelée dans la présente affaire.

II) Une définition exigeante de la faute inexcusable légitimement renouvelée

On assiste au renouvellement légitime de la définition exigeante de la faute inexcusable par la jurisprudence (A). Le projet de réforme de la responsabilité envisage le renouvellement légal du jeu de la faute inexcusable, sans prévoir de la définir, ce qui paraît plus critiquable (B).

A) Le renouvellement jurisprudentiel

Les assureurs, afin de limiter le poids des indemnités qu'ils sont susceptibles de verser, avaient obtenu, lors de l'élaboration du régime spécial de responsabilité du fait des véhicules terrestres à moteur, que le conducteur du véhicule impliqué dans l'accident puisse se prévaloir de la faute de la victime. Malgré une conception stricte de la faute inexcusable majoritairement reconnue par la jurisprudence pour assécher cet abondant contentieux et s'inspirant du droit des accidents du travail⁴⁷, certaines compagnies, qui dirigent le procès de leurs assurés en coulisse, tentent régulièrement une percée en jurisprudence. La dernière tentative a échoué à l'égard d'un cycliste mais a réussi à l'égard d'un piéton.

⁴² Cass. 2^e civ., 5 juin 2003, n° 01-10.664, inédit : « *Mais attendu que l'arrêt retient que les gendarmes n'ont relevé aucune infraction à l'encontre de M. X..., qu'il ne roulait pas à une vitesse excessive, que sa motocyclette et ses pneumatiques étaient en bon état, qu'il était en train de doubler le véhicule qui le précédait, en respectant les limitations de vitesse et la ligne médiane, qu'il a dû freiner brusquement pour éviter une collision lorsque le conducteur de ce véhicule a doublé un cycliste, qu'il s'est trouvé contraint à une manœuvre de sauvetage qui l'a déséquilibré et a provoqué sa chute ; Qu'en l'état de ces constatations et énonciations, la cour d'appel a pu déduire que M. X... n'avait pas commis de faute de nature à réduire ou exclure son droit à indemnisation* ».

⁴³ Le cycliste qui roule en état d'ébriété ne lui permettant pas d'avoir la maîtrise de son engin et le contact de son coude avec l'arrière du car qui l'a renversé a constitué un événement imprévisible et irrésistible pour le gardien de ce dernier, mais ne peut être considéré comme une faute inexcusable : Civ. 2^e, 25 juin 1986, n° 85-10.590, Bull. civ. II, n° 98 : « *Est légalement justifié au regard de l'article 3 de la loi du 5 juillet 1985 l'arrêt qui accorde à un cycliste l'indemnisation des dommages qu'il a subis, dès lors qu'il résulte de ses énonciations, selon lesquelles l'automobiliste avait aperçu bien à l'avance la manœuvre dangereuse du cycliste et aurait pu éviter celui-ci en passant derrière lui, que la faute du cycliste n'a pas été la cause exclusive de l'accident* ». – Comp. Cass. 2^e civ., 1^{er} mars 1989, n° 88-10450, inédit.

⁴⁴ Y. Lambert-Faivre, L. Leveneur, *Droit des assurances*, Dalloz, 14^e éd., 2017, n° 872.

⁴⁵ R. Bigot, *La couverture obligatoire d'un véhicule stationné sur un terrain privé*, sous CJUE, 4 sept. 2018, affaire C-80/17, Dalloz Actualité, 18 sept. 2018.

⁴⁶ R. Bigot, *L'assurance automobile et l'application d'office des dispositions d'ordre public de la loi du 5 juillet 1985*, sous Cass. 2^e civ., 5 juill. 2018, n° 17-19.738, *bjda.fr* 2018, n° 58.

⁴⁷ Cass. ass. plén., 10 nov. 1995, n° 94-13.912, D. 1995, p. 633, rapp. Y. Chartier ; RTD civ. 1996, p. 187, obs. P. Jourdain.

Par un premier arrêt en date du 28 mars 2019, la Cour de cassation a opéré à nouveau son contrôle de qualification de manière très exigeante pour cette faute⁴⁸. Elle a renouvelé sa définition désormais ancienne aux termes de laquelle seule est inexcusable au sens de l'article 3 de la loi du 5 juillet 1985 la faute volontaire d'une exceptionnelle gravité exposant sans raison valable son auteur à un danger dont il aurait dû avoir conscience. Puis elle a considéré que les éléments relevés par les juges du fond ne caractérisaient pas l'existence d'une faute inexcusable. En l'espèce, les deux cyclistes avaient volontairement emprunté, de nuit, la route départementale au lieu de la piste cyclable pour rentrer plus vite, alors qu'ils connaissaient les lieux, qu'ils avaient conscience du danger et qu'ils circulaient sur des vélos dépourvus de tout éclairage ou d'équipement lumineux ou réfléchissant⁴⁹. Certes, les jeunes cyclistes ont « *délibérément emprunté la route départementale de nuit sans éclairage ou équipement lumineux, s'exposant ainsi à un danger dont ils avaient conscience mais ce comportement n'apparaît ni sans raison valable, la piste cyclable étant en mauvais état, ni exceptionnellement grave, l'imprudence commise pouvant être considérée malheureusement comme assez fréquente et d'une gravité d'un degré non exceptionnel (absence d'éclairage ou d'équipement lumineux, renonciation à la piste cyclable). C'est pourquoi la Cour de cassation rejette la qualification de faute inexcusable* »⁵⁰. Les études sociologiques nous apprennent en outre que parmi les 15-25 ans, l'aversion au risque, essentiellement chez les garçons, est élevée, ce dont on doit tenir compte dans l'appréciation d'un modèle abstrait de comportement.

La doctrine indique également que « *pour caractériser une faute inexcusable, il est donc nécessaire d'être en présence d'une faute délibérée, d'une exceptionnelle gravité, ce qui suppose une conscience de l'acte commis et une imprudence, une violation des règles du code de la route présentant un degré de gravité hors du commun et peu fréquente. Il faut en outre que la victime se soit exposée sans justification à un danger, menaçant son intégrité corporelle, dont elle aurait dû avoir conscience. [...] Les arrêts du 28 mars 2019 s'inscrivent dans cette jurisprudence. Ils contribuent à la caractérisation de la faute inexcusable et alimentent également une certaine disparité des solutions. En effet, les décisions peuvent apparaître parfois divergentes, ce qui peut laisser penser à « une loterie détestable ». La difficulté principale concerne l'interprétation du caractère d'exceptionnelle gravité de la faute. Les deux arrêts ne font pas exception sur ce point* »⁵¹.

Néanmoins, en pratique, la quasi-totalité des fautes des cyclistes sont regardées comme excusables, ce qui est moins le cas pour les piétons. Il n'y aurait même, dans la jurisprudence de la Cour de cassation, pour les usagers à vélo, qu'une seule hypothèse de faute inexcusable d'un cycliste depuis l'entrée en vigueur de la loi Badinter. À ce titre, par un arrêt du 7 juin 1990, la Cour de cassation a admis de manière totalement isolée que la victime d'un accident de la circulation commettait une faute inexcusable en circulant à bicyclette en sens interdit sur un boulevard, en abordant une intersection alors que la signalisation lumineuse au rouge prohibait cette manœuvre et en s'engageant ensuite sur une autre voie à nouveau à contresens⁵². Puisque

⁴⁸ Cass. 2^e civ., 28 mars 2019, n° 18-14.125, n° 18-15.855, PB.

⁴⁹ *Ibid.*

⁵⁰ M. Bary, *Accidents de la circulation : faute inexcusable, cause exclusive de l'accident*, sous Civ. 2^e, 28 mars 2019, F-P+B, n°s 18-14.125 et 18-15.855 et Civ. 2^e, 28 mars 2019, F-P+B, n° 18-15.168, Dalloz Actualité, 10 avr. 2019.

⁵¹ *Ibid.*

⁵² Cass. 2^e civ., 7 juin 1990, n° 89-14.016, Bull. civ. II, n° 123 : « *Mais attendu que l'arrêt énonce que M. Y... avait commis successivement trois fautes, la première en circulant à bicyclette en sens interdit sur un boulevard, la seconde en abordant une intersection alors que la signalisation lumineuse au rouge prohibait cette manœuvre, la troisième en s'engageant ensuite sur une autre voie à nouveau à contresens, que ces fautes ont été commises de manière délibérée et en connaissance de cause par la victime, habituée des lieux, pour s'épargner un détour et que la prudence la plus élémentaire commandait à M. Y..., s'il voulait éviter de traverser l'intersection, de mettre*

ces trois fautes ont été commises successivement et délibérément en connaissance de cause par la victime habituée des lieux pour s'épargner un détour, leur cumul a ainsi permis de caractériser la faute inexcusable du cycliste, car selon les magistrats du quai de l'horloge « *la prudence la plus élémentaire commandait à [la victime], s'il voulait éviter de traverser l'intersection, de mettre pied à terre et d'emprunter les trottoirs* »⁵³.

Cette hypothèse unique s'inscrit dans le prolongement du cas d'école envisagé par le Garde des sceaux lors des débats parlementaires de la loi du 5 juillet 1985. Le ministre de la Justice illustre la notion de faute inexcusable du cycliste avec l'hypothèse du cycliste qui s'engage dans une voie en sens interdit, la nuit, sans éclairage, et se heurte à une voiture roulant à droite et normalement éclairée.

Si la circulation en sens interdit de manière délibérée a permis de caractériser un cas possible de faute inexcusable pouvant être imputée à un cycliste, des circonstances complémentaires démontrant la prise de risque consciente de la victime ont été exigées. Ce ne fut pas le cas du cycliste qui, bien que circulant de nuit sans éclairage et débouchant d'un sens interdit pour couper la route de l'automobile impliquée dans l'accident, n'inscrivait pas son imprudence dans de telles circonstances additionnelles⁵⁴.

Depuis cet arrêt isolé, la faute inexcusable du cycliste est introuvable dans l'océan de l'excusable, où seul le piéton laisse apparaître un petit îlot de comportements inexcusables.

Par un second arrêt du 28 mars 2019, la Cour de cassation a reconnu l'existence de la faute inexcusable d'un piéton mortellement blessé par un camion qui, se tenant dans un premier temps debout à côté de sa voiture, stationnée en bon état de marche, sur un refuge où il se trouvait en sécurité, s'est ensuite engagé soudainement à pied, sans raison valable connue, sur la chaussée de l'autoroute, à la sortie d'une courbe masquant la visibilité pour les véhicules arrivant sur les voies, et s'est retrouvée devant un poids lourd circulant sur la voie de droite à la vitesse autorisée et n'ayant pas disposé d'une distance suffisante pour l'éviter⁵⁵.

Dès lors qu'un obstacle a été franchi par la victime pour accéder à la voie de circulation, la Cour de cassation est plus facilement disposée à admettre pareille faute⁵⁶. A ainsi été jugée inexcusable la faute du piéton qui s'est engagé de nuit, sur une voie mal éclairée, après avoir franchi un muret qui surmontait le terre-plein séparant une chaussée à double sens de circulation, et en négligeant d'emprunter le passage protégé existant à une certaine distance⁵⁷. De même, après avoir constaté que l'automobiliste ayant heurté un piéton circulait à une allure raisonnable et avait conservé l'entière maîtrise de son véhicule, et que le piéton s'était exposé délibérément à un très grave danger en traversant en courant la chaussée à la sortie d'un tunnel réservé à la circulation du véhicule, à une distance telle qu'il ne pouvait ni les apercevoir ni être vu des conducteurs et en choisissant sans raison valable l'endroit où la traversée était la plus dangereuse en raison de l'intensité de la circulation, de l'insuffisance de la visibilité et de l'interdiction qui était faite aux piétons de circuler sur la chaussée, une cour d'appel a pu déduire que la faute de la victime était inexcusable et avait été la cause exclusive de l'accident⁵⁸. Pareillement, après avoir relevé que le piéton heurté par l'automobile avait la faculté d'emprunter une passerelle pour piétons située à une proche distance et retenu que ce piéton

ped à terre et d'emprunter les trottoirs ; Que, de ces constatations et énonciations, la cour d'appel a pu déduire que la victime avait commis une faute inexcusable ».

⁵³ *Ibid.*

⁵⁴ Cass. 2^e civ., 28 mars 1994, n° 92-15.863, Bull. civ. II, n° 110.

⁵⁵ Cass. 2^e civ., 28 mars 2019, n° 18-15.168, PB.

⁵⁶ Ph. Brun, *Responsabilité civile extracontractuelle*, LexisNexis, 4^e éd., 2016, n° 716

⁵⁷ Cass. 2^e civ., 20 juill. 1987, n° 86-15.606, Bull. civ. II, n° 161.

⁵⁸ Cass. 2^e civ., 15 juin 1988, n° 87-13.200, Bull. civ. II, n° 138.

avait pris le risque de traverser les six couloirs de circulation de la chaussée dans une relative obscurité et près de la sortie d'un tunnel d'où pouvait surgir à tout instant une automobile, une cour d'appel a pu déduire que la faute de la victime était inexcusable et avait été la cause exclusive de l'accident⁵⁹. Est encore admise la faute inexcusable, cause exclusive de l'accident, d'un piéton traversant de nuit une autoroute en franchissant trois glissières de sécurité⁶⁰.

Toutefois, en l'absence de franchissement de barrières ou de glissières de sécurité, est généralement jugée comme excusable la faute du piéton qui traverse soudainement soit une route nationale⁶¹, soit une route nationale à quatre voies de circulation⁶², soit encore une voie à très grande circulation⁶³. Enfin, la Cour de cassation a estimé que le fait, pour un piéton, de circuler de nuit, sur la voie de gauche d'une route non éclairée, par temps de pluie et en état d'ébriété, ne pouvait pas être qualifié de faute inexcusable⁶⁴.

La seconde affaire en date du 28 mars 2019 retenant la faute inexcusable de la victime semble donc davantage faire primer le critère de la présence du piéton sur l'autoroute que l'indication de l'enjambée d'un obstacle. En l'espèce, cette faute a été, en outre, la cause exclusive de l'accident de la circulation, de nature à exonérer le conducteur impliqué dans l'accident qui, lui, n'en avait commis aucune. Pour cette raison, le piéton décédé a perdu tout droit à indemnisation, de même que ses ayants droit, victimes par ricochet, auxquels la faute inexcusable de la victime directe est opposable⁶⁵.

En définitive, la Cour de cassation a retenu la faute inexcusable d'un piéton « *dans certaines affaires exceptionnelles où les quatre critères suivant se retrouvent : le caractère volontaire de la faute, son exceptionnelle gravité, l'absence de justification et la conscience du danger qu'aurait dû en avoir son auteur ; en outre cette faute doit être la cause unique de l'accident. En pratique, cela vise surtout des comportements vraiment aberrants, notamment la traversée d'autoroutes ou de voies à circulation rapide auxquelles le piéton n'a pu accéder qu'en franchissant des barrières de sécurité qui en interdisaient l'accès, l'ivresse totale ou le fait de se jeter de manière soudaine et imprévisible sous les roues d'un véhicule* »⁶⁶.

D'aucuns considèrent que « *seul un arrêt rendu par la deuxième chambre civile le 7 juin 1989 est apparu contestable car le comportement aberrant était imputable à une arriérée mentale qui ne peut « avoir conscience du danger » et mérite de ce fait une protection particulière* »⁶⁷. S'agissant de l'incidence de l'état mental de la victime, la Haute juridiction a eu l'opportunité, en 2017, de revenir sur son approche contestable de 1989 en n'admettant pas la faute

⁵⁹ Cass. 2^e civ., 15 juin 1988, n° 86-19.146, Bull. civ. II, n° 138.

⁶⁰ Cass. 2^e civ., 13 févr. 1991, n° 89-10.054, Bull. civ. II, n° 50 ; D. 1992, p. 208, obs. P. Couvrat et M. Massé.

⁶¹ Cass. 2^e civ., 20 avr. 1988, n° 87-10.763, Bull. civ. II, n° 86.

⁶² Cass. 2^e civ., 28 janv. 1998, n° 95-21.844, Bull. civ. II, n° 31.

⁶³ Cass. 2^e civ., 14 janv. 1999, n° 97-11.046, inédit.

⁶⁴ Cass. 2^e civ., 30 juin 2005, n° 04-10.996, Bull. civ. II, n° 174 : « *Attendu que, pour débouter les consorts X... de leurs demandes, l'arrêt énonce qu'il appartient aux juges du fond de caractériser tous les éléments de la faute inexcusable, l'absence d'une de ces circonstances et, a fortiori de plusieurs, excluant en général le caractère inexcusable de la faute du piéton victime ; qu'en l'espèce, Farid X... circulait au milieu de la voie de gauche sur une route départementale, hors agglomération, à 4 heures 20 du matin, par temps de pluie, en un lieu dépourvu d'éclairage public, et a été heurté de plein fouet par le véhicule piloté par M. Y... ; que le prélèvement sanguin pratiqué sur la victime a révélé qu'elle était dans un état d'ivresse caractérisé par la présence dans le sang d'une teneur en alcool de 2,10 grammes pour mille ; qu'ainsi, la faute commise par Farid X... était d'une exceptionnelle gravité ; Qu'en l'état de ces énonciations, d'où il ne résulte pas l'existence d'une faute inexcusable, la cour d'appel a violé le texte susvisé* ».

⁶⁵ L'article 6 de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 dispose que « *le préjudice subi par un tiers du fait des dommages causés à la victime directe d'un accident de la circulation est réparé en tenant compte des limitations ou exclusions applicables à l'indemnisation de ces dommages* ».

⁶⁶ Y. Lambert-Faivre, L. Leveneur, *Droit des assurances*, Dalloz, 14^e éd., 2017, n° 872, p. 628.

⁶⁷ *Ibid.*

inexcusable de la passagère d'un véhicule en circulation qui en ouvre brusquement la porte, bascule sur la chaussée et se blesse grièvement alors qu'elle était, au moment de cet accident, dans un état de confusion mentale ou, à tout le moins, d'absence momentanée de discernement⁶⁸. La persistance du contentieux pourrait étonner si elle n'était pas motivée par la persévérance des assureurs, confortés par le renouvellement légal en perspective de la faute inexcusable.

B) Le renouvellement légal en perspective

La notion de faute inexcusable est toujours « *difficile à appréhender. En théorie, on pressent que cette faute est d'une gravité particulière, ce qui la situe, dans la hiérarchie des fautes, juste en dessous de la faute intentionnelle (car contrairement à elle, elle ne suppose pas la volonté de causer le dommage), mais au-dessus de la faute lourde. En pratique, le problème est que les droits spéciaux qui y ont recours ne s'en font pas la même conception, quand ils n'évoluent pas au fil du temps* »⁶⁹.

La loi du 5 juillet 1985 ayant intégré cette faute inexcusable était déjà vivement critiquée. En effet, la définition, issue du droit du travail, « *pour être classique n'en alimente pas moins un abondant contentieux qu'on n'avait nul besoin de transposer en matière d'accidents de la circulation. Au-delà de l'opportunité judiciaire, le reproche que l'on peut faire à la loi de 1985 est d'ordre éthique : elle inverse la finalité de la « faute inexcusable » qui doit être de moraliser le comportement du responsable plus que celui de la victime. [...] Appliquer la faute inexcusable à la seule victime, qui en expie bien plus cruellement dans sa chair blessée les conséquences, c'est inverser une mesure de prévention qui ne prend tout son sens qu'à l'égard du responsable* »⁷⁰.

Le projet de réforme de la responsabilité civile présenté le 13 mars 2017 par le garde des Sceaux n'a pas tenu compte de ces reproches. On perçoit l'influence des assureurs en amont. En effet, ce projet envisage de renouveler, à nouveau légalement, le rôle de la faute inexcusable, sans s'attacher une nouvelle fois à la définir.

Sous un chapitre VI relatif aux principaux régimes spéciaux de responsabilité, et sa section portant sur le fait des véhicules terrestres à moteur, l'article 1285 du projet prévoit tout d'abord que « *Le conducteur ou le gardien d'un véhicule terrestre à moteur répond de plein droit du dommage causé par un accident de la circulation dans lequel son véhicule, ou une remorque ou semi-remorque, est impliqué.*

Les dispositions de la présente section sont d'ordre public. Elles s'appliquent même lorsque la victime est transportée en vertu d'un contrat ».

Ensuite, l'article 1286 du projet envisage que « *La victime ne peut se voir opposer le cas fortuit ou le fait d'un tiers même lorsqu'ils présentent les caractères de la force majeure. Elle n'a pas droit à réparation sur le fondement de la présente section lorsqu'elle a volontairement recherché le dommage qu'elle a subi* ».

Enfin, l'article 1287 du projet maintient la faute inexcusable en prédisant qu' « *En cas de dommage corporel, la faute de la victime est sans incidence sur son droit à réparation. Toutefois, la faute inexcusable prive la victime de tout droit à réparation si elle a été la cause*

⁶⁸ Cass. 2^e civ., 2 mars 2017, n° 16-11.986, D. 2017, p. 800, note D. Noguéro. – *Contra* Civ. 2^e, 7 juin 1989, n° 88-10.379, Bull. 1989, II, n° 120.

⁶⁹ J. Bigot (dir.), *Traité de droit des assurances, t. 5 Les assurances de dommages*, LGDJ, Lextenso éd., 2017, n° 1396.

⁷⁰ Y. Lambert-Faivre, L. Leveneur, *Droit des assurances*, Dalloz, 14^e éd., 2017, n° 871.

exclusive de l'accident.

Lorsqu'elle n'est pas la cause exclusive de l'accident, la faute inexcusable commise par le conducteur du véhicule terrestre à moteur a pour effet de limiter son droit à réparation. Les victimes, hormis les conducteurs de véhicules terrestres à moteur, âgées de moins de seize ans ou de plus de soixante-dix ans ou, quel que soit leur âge, titulaires, au moment de l'accident, d'un titre leur reconnaissant un taux d'incapacité permanente ou d'invalidité au moins égal à 80 p. 100, sont, dans tous les cas, indemnisées des dommages corporels ».

Si les dispositions ayant trait au droit à l'indemnisation de la victime d'un véhicule terrestre à moteur sont en voie d'être incorporées au Code civil par le dernier projet de réforme de la responsabilité civile, la principale amélioration porterait, en cas d'adoption en l'état, sur le sort du conducteur-victime d'un dommage corporel auquel une faute simple ne serait plus opposable. Son droit à réparation ne pourrait être réduit qu'en présence d'une faute inexcusable de sa part. Et il pourrait être supprimé si cette faute inexcusable est, en outre, la cause exclusive de l'accident. En définitive, la règle de l'exclusion de toute indemnisation en cas de faute inexcusable est étendue aux victimes conductrices⁷¹. La règle prétorienne de l'opposabilité de cette faute aux victimes par ricochet⁷² est également codifiée⁷³.

La Chancellerie a abandonné sa version initiale du projet, avant la consultation publique, qui était nettement plus simplificatrice puisqu'elle procédait un alignement pure et simple des différentes victimes, sans différenciation entre leur qualité ou non de conductrice du véhicule impliqué dans l'accident.

Malgré sa timidité, et sur fond de compromis à peine masqué entre l'intérêt des victimes et celui des assureurs, le dernier projet procède tout de même à des prémisses d'amélioration du droit positif pour le sort du conducteur victime d'un dommage corporel. Mais il est aussi susceptible d'étendre le terrain de jeu de la faute inexcusable, en maintenant le manichéisme qui prédomine pour les victimes non conductrices, lesquelles subissent déjà l'alternative radicale entre un droit à une entière compensation de leur dommage corporel quelle que soit leur faute ou une exclusion de leur indemnisation dès lors que la faute est qualifiée d'inexcusable et qu'elle est la cause exclusive de l'accident.

En outre, la Chancellerie fait le pari de ne pas codifier la définition prétorienne de la faute inexcusable. Elle ne consacre par ailleurs aucune autre définition, qu'il s'agisse de la faute lourde, dolosive ou intentionnelle⁷⁴. Sur ce point, elle s'inscrit dans une continuité en laissant aux juridictions le soin de définir ces fautes, juridictions qui feront d'ailleurs sans doute perdurer la jurisprudence actuelle. L'avantage se cristallise sur la marge de manœuvre confiée aux juges, lui octroyant ainsi souplesse et faculté d'adaptation face aux évolutions sociétales. L'inconvénient est également connu, l'insécurité et l'incertitude générées par l'absence de définition légale vont se pérenniser, voire s'amplifier compte tenu de l'extension du périmètre de la faute inexcusable. Le Parlement devra trancher, à moins que le Gouvernement procède à la réforme du droit de la responsabilité civile par ordonnance à nouveau.

Le législateur n'avait pourtant pas hésité à définir cette catégorie de faute en matière de transport maritime⁷⁵. À ce titre, l'article 40 *in fine* de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 relative aux contrats d'affrètement et de transport maritime retenait, jusqu'à son abrogation, qu' « *Est inexcusable la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son*

⁷¹ C. civ, art. 1287, al. 3.

⁷² Cass. ass. plén., 19 juin 1981, n° 78-91.827, D. 1982, p. 85, concl. J. Cabannes et note F. Chabas.

⁷³ C. civ, art. 1256.

⁷⁴ Sur la distinction, cf. L. Grynbaum (dir.), *Assurances. Droit & pratique*, 6^e éd., L'Argus de l'assurance éd., 2018, n° 2330.

⁷⁵ B. Beignier, S. Ben Hadj Yahia, *Droit des assurances*, LGDJ, Lextenso éd., 3^e éd., 2018, n° 512, p. 496.

acceptation téméraire sans raison valable ». En matière d'assurances maritimes, la faute inexcusable est toujours exclusive de la garantie, à l'instar des fautes intentionnelles⁷⁶. Mais elle n'est aucunement définie dans le Code des assurances. Par comparaison, la Cour de cassation a pu la retenir à propos d'un skipper d'un voilier prototype « *open 50 pieds* » participant à une course du « *Vendée globe* », au cours de laquelle il s'est échoué sur une plage du Portugal, à proximité de la ville de Peniche. En effet, la cour d'appel a pu déduire l'existence d'une faute inexcusable ayant causé l'échouage en retenant que le skipper « *avait suivi une route très proche des côtes qu'aucune raison météorologique ou tactique ne pouvait expliquer, qu'il n'était pas contesté que son épouse était arrivée dans un hôtel de Peniche avant que le voilier ne s'échoue, que les circonstances du sinistre permettaient de considérer qu'il avait l'intention de la retrouver et enfin qu'il avait méconnu, d'une part, les conditions de la course pour laquelle le navire était assuré, puisqu'il s'était dérouté, et, d'autre part, les règles élémentaires de navigation, puisqu'il avait mal apprécié le tirant d'eau et les risques liés à la configuration des lieux* »⁷⁷. Bien qu'introuvable pour le cycliste, la faute inexcusable paraît avoir encore de beaux jours devant elle, sur route ou sur mer, ce dont on aimerait s'excuser...

Rodolphe Bigot

Maître de conférences en droit privé,
Faculté de Droit et Science politique,
Université de Picardie Jules Verne,
CEPRISCA - EA 3911

L'arrêt :

Sur le moyen unique de chaque pourvoi, pris en leur première branche, qui sont similaires :

Vu l'article 3 de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 ;

Attendu que seule est inexcusable au sens de ce texte la faute volontaire d'une exceptionnelle gravité exposant sans raison valable son auteur à un danger dont il aurait dû avoir conscience ;

Attendu, selon l'arrêt attaqué, que le 14 octobre 2012, vers minuit trente, T... S... et M. D... A..., mineurs, circulaient à bicyclettes sur une route départementale, quand ils ont été heurtés par le véhicule conduit par M. F..., qui arrivait en sens inverse et effectuait une manœuvre de dépassement ; que T... S... est décédé lors de l'accident et M. D... A... a été blessé ; que la société Areas dommages, assureur de M. F..., a assigné M. Z... S... et Mme Y... S..., parents de T... S..., M. D... A..., ainsi que ses parents, M. U... A... et Mme L... A... pour voir juger que les fautes inexcusables des victimes les privaient de tout droit à indemnisation ; que M. J... S..., Mme B..., M. Q... S..., et Mme G... respectivement frère et grands parents de T... S..., sont intervenus volontairement à l'instance ;

Attendu que pour dire que T... S... et M. D... A... avaient commis une faute inexcusable cause exclusive de l'accident et exclure du droit à indemnisation les conséquences dommageables de celui-ci, l'arrêt retient qu'ils ont volontairement de nuit décidé d'emprunter la route départementale au lieu de la piste cyclable pour rentrer plus vite alors qu'ils circulaient sur des bicyclettes dépourvues de tout éclairage et sans aucun équipement lumineux ou réfléchissant et que par ailleurs ils connaissaient les lieux et que compte tenu de leur âge au moment de l'accident, 17 ans et 16 ans, ils avaient conscience du danger comme cela ressort de l'audition de M. D... A... qui avait répondu à son ami que c'était dangereux d'emprunter la route départementale ;

⁷⁶ C. assur., art. L. 172-13 : « *Les risques assurés demeurent couverts, même en cas de faute de l'assuré ou de ses préposés terrestres, à moins que l'assureur n'établisse que le dommage est dû à un manque de soins raisonnables de la part de l'assuré pour mettre les objets à l'abri des risques survenus.*

L'assureur ne répond pas des fautes intentionnelles ou inexcusables de l'assuré ».

⁷⁷ Com., 15 déc. 2009, n° 08-20.183, inédit, DMF 2010, p. 441, note F. Turgne.

Qu'en statuant ainsi, alors que les éléments relevés ne caractérisaient pas l'existence d'une faute inexcusable, la cour d'appel a violé le texte susvisé ;

PAR CES MOTIFS et sans qu'il y ait lieu de statuer sur les autres branches des pourvois :

CASSE ET ANNULE, en toutes ses dispositions, l'arrêt rendu le 16 janvier 2018, entre les parties, par la cour d'appel de Montpellier ; remet, en conséquence, la cause et les parties dans l'état où elles se trouvaient avant ledit arrêt et, pour être fait droit, les renvoie devant la cour d'appel de Nîmes ;