

RESEARCH OUTPUTS / RÉSULTATS DE RECHERCHE

Etudes de cas

Colson, Pauline

Published in:

L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation en Europe

Publication date:

2015

Document Version

le PDF de l'éditeur

[Link to publication](#)

Citation for pulished version (HARVARD):

Colson, P 2015, Etudes de cas: le piéton renversé : droit belge. dans L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation en Europe. GRERCA, Bruylant, Bruxelles, pp. 236-237.

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal ?

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

Cas pratique n° 1

Le piéton renversé

Présenté par le CDPPPOC (Centre de droit privé et public des obligations et de la consommation) de l'Université de Chambéry

Dans la nuit du 20 novembre dernier, Basile Martin, piéton, a été heurté de plein fouet par une voiture, alors qu'il se trouvait au milieu de la voie de gauche sur une route départementale, hors agglomération, à 4 h 20 du matin par temps de pluie, en un lieu dépourvu d'éclairage public, et qu'il était en état d'ivresse avancé de 2,80 g d'alcool par litre de sang. À la suite de cet accident, Basile Martin a été grièvement blessé.

Pensez-vous qu'il puisse obtenir réparation de l'ensemble des préjudices corporels que lui a causés cet accident ?

Pensez-vous que la réponse serait différente si l'accident avait eu lieu sur une autoroute, rigoureusement interdite aux piétons ?

Selon votre système juridique, la réponse à donner varie-t-elle selon que le conducteur de la voiture ayant heurté le piéton était lui-même en faute (par exemple, atteint d'une ébriété similaire) ?

Droit allemand

Oliver BERG

Docteur en droit (Strasbourg) – Doctor iuris (Freiburg i. Br.),

Maître de conférences associé à l'Université de Lorraine,

Avocat au barreau de Paris

Si le droit allemand prévoit une responsabilité objective du gardien du véhicule, il n'en demeure pas moins que, sauf pour les jeunes mineurs, la faute de la victime entraîne un partage de responsabilité. Ainsi, la jurisprudence oppose par exemple aux victimes le fait d'avoir traversé une route sombre ou d'avoir été en état d'ivresse, en leur imputant une part de responsabilité allant, pour les manquements graves, de 50 à 80 %. Toutefois, il ne saurait y avoir d'exonération totale : le gardien devra en toute hypothèse supporter une part irréductible de responsabilité d'environ 20 %. À ce titre, le droit allemand n'opère pas de distinction suivant la nature du préjudice. Par conséquent, Basile Martin ne pourra, en raison de ses manquements caractérisés, prétendre qu'à une indemnisation partielle de ses préjudices corporels, à hauteur de 20 à 30 % environ.

LARCIER

Il en irait de même si l'accident avait eu lieu sur une autoroute strictement interdite aux piétons. En revanche, si le conducteur avait lui aussi été en état d'ébriété, ce manquement serait pris en compte dans l'évaluation des parts respectives de responsabilité. Cela résulte déjà du fait que la victime peut toujours opter pour la responsabilité pour faute de droit commun, qui prévoit un partage selon le poids des fautes respectives.

Droit belge

Pauline COLSON

*Assistante au centre de droit privé de la Faculté de droit
de l'Université catholique de Louvain,
Avocate au barreau de Bruxelles*

Question n° 1 : Jusqu'en 2001, l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989¹ prévoyait que seule la faute inexcusable commise par une victime de plus de 14 ans pouvait entraîner la perte du droit à indemnisation uniquement, et ce depuis la loi du 13 avril 1995², si cette faute était la condition exclusive de l'accident. L'article 29bis, § 1^{er}, définissait la faute inexcusable comme « la faute volontaire d'une exceptionnelle gravité, exposant sans raison valable son auteur à un danger dont il aurait dû avoir conscience ». Le comportement de Basile qui se trouve au milieu de la voie publique en pleine nuit sur une route non éclairée et en état d'ivresse avancé aurait pu être qualifié de faute inexcusable et le priver de la réparation de ses dommages corporels. Néanmoins, depuis la loi du 19 janvier 2001³, l'article 29bis, § 1^{er}, alinéa 5, limite l'hypothèse d'un refus d'indemnisation à la seule faute intentionnelle, c'est-à-dire celle commise par la victime de plus de 14 ans qui a voulu l'accident et ses conséquences. Les travaux préparatoires indiquent que la faute intentionnelle recouvre deux situations spécifiques : le suicide et l'automutilation⁴. Dans l'état actuel de la législation belge, Basile Martin aura donc droit à l'indemnisation de ses préjudices corporels à charge de l'assureur du véhicule l'ayant percuté.

Question n° 2 : La réponse est identique même si Basile Martin est sur une autoroute et non sur une départementale. Dès lors qu'il n'a voulu ni se suicider ni s'automutiler, il pourra être indemnisé.

Question n° 3 : La circonstance que le conducteur était également en état d'ivresse n'a pas d'incidence sur le principe de l'indemnisation de l'usager faible.

1 Loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de responsabilité en matière de véhicules automoteurs, *M.B.*, 8 décembre 1989.

2 Loi du 13 avril 1995 modifiant l'article 29bis et abrogeant l'article 29ter de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, *M.B.*, 27 juin 1995.

3 Loi du 19 janvier 2001 modifiant diverses dispositions relatives au régime d'indemnisation automatique des usagers de la route les plus vulnérables et des passagers de véhicules, *M.B.*, 21 février 2001.

4 *Doc. parl.*, Chambre, 1999-2000, nos 0210/001 et 0210/002.

L'assureur du véhicule devra indemniser Basile Martin. S'agissant d'une assurance obligatoire, l'assureur ne pourra opposer à la victime l'éventuelle faute lourde commise par l'assuré (art. 87 de la loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre)⁵. La compagnie disposera le cas échéant d'une action récursoire à l'encontre de son assuré en récupération de ses débours si elle respecte le prescrit de l'article 88 de la loi du 25 juin 1992.

Droit espagnol

Javier LETE

Professeur à l'Université de Saint-Jacques-de-Compostelle

Ricardo PAZOS

Doctorant à l'Université de Saint-Jacques-de-Compostelle

En droit espagnol, la faute de la victime exonère partiellement ou totalement, selon sa portée, le responsable du dommage. Si la seule personne en faute est la victime, elle n'aura pas droit à être indemnisée (arrêt de la Cour suprême espagnole du 27 janvier 2005)⁶.

Dans le cas pratique n° 2, le piéton ne pourra pas obtenir la réparation de l'ensemble des préjudices subis, car sa conduite a contribué à la réalisation du dommage. Si l'accident avait eu lieu sur une autoroute, il y aurait un élément de plus pour exonérer la responsabilité du conducteur (ladite exonération étant probablement totale).

En tout cas, la portée de la réparation dépend de la contribution de chaque personne au fait nuisible (arrêt de la Cour suprême espagnole du 26 novembre 2010)⁷. Si le conducteur de la voiture était aussi en faute la réponse devrait être différente et le droit à réparation de la victime n'en serait que diminué.

Droit français

Laurence CLERC-RENAUD

Maître de conférences à l'Université de Savoie

Christophe QUÉZEL-AMBRUNAZ

Maître de conférences à l'Université Pierre Mendès de Grenoble

Basile Martin, victime d'un accident de la circulation (cette qualification ne pose aucun problème, elle ne sera donc pas détaillée), ne peut, en vertu de l'article 2 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 pro-

⁵ M.B., 20 août 1992.

⁶ *Répertoire Aranzadi de jurisprudence*, 2005, 1828.

⁷ *Répertoire Aranzadi de jurisprudence*, 2011, 1316.

cédures d'indemnisation, dite loi *Badinter*, se faire opposer la force majeure. Rien ne sert donc de se demander si son comportement était, pour le conducteur, constitutif d'un événement de force majeure.

Le demandeur avait incontestablement la qualité de piéton. En cette qualité, dite de « victime privilégiée », sa faute ne peut lui être opposée, concernant ses dommages corporels, sauf si, aux termes de l'article 3 de la loi précitée, il s'agit d'une « faute inexcusable », qui serait en outre une « cause exclusive de l'accident ».

Sur la « faute inexcusable », la jurisprudence ne l'admet que de manière très restrictive. Elle l'a fait toutefois, à propos d'un piéton franchissant de nuit les protections d'une route à quatre voies, ou d'un autre se tenant de nuit sur la voie la plus rapide d'une autoroute. La définition jurisprudentielle de cette notion, fréquemment rappelée, est la suivante :

« La faute volontaire d'une exceptionnelle gravité exposant sans raison valable son auteur à un danger dont il aurait dû avoir conscience. »

Dans des circonstances très similaires à celles du cas présenté, il a pu être décidé qu'il n'y avait pas de faute inexcusable : le piéton, souhaitant se faire raccompagner chez lui, avait un motif valable pour tenter d'arrêter les véhicules. Les juges du fond jouissent ici d'une assez grande latitude pour retenir ou exclure la faute inexcusable, pour peu qu'ils prennent soin, s'ils la retiennent, de vérifier la présence de tous les critères de la faute inexcusable. Il ressort toutefois, notamment du rapport et de l'avis sur l'arrêt de l'Assemblée plénière précitée, que la circonstance selon laquelle l'accident aurait lieu sur une autoroute strictement interdite aux piétons est relativement indifférente en droit français.

Sur le caractère de « cause exclusive », la faute inexcusable n'est en rien exonératoire pour le défendeur si celle-ci n'est pas la cause exclusive de l'accident. En d'autres termes, s'il a lui-même commis une faute qui a concouru à la réalisation du dommage, il doit à la victime non-conductrice une entière réparation. Par exemple, doit être entièrement indemnisé un homme qui s'est juché sur le toit d'un autobus. Sans doute peut-on considérer qu'il a commis une faute inexcusable ; néanmoins, le chauffeur de bus, remettant son engin en marche et roulant, sachant qu'une personne était sur le toit, a lui aussi commis une faute, retirant à celle de la victime son caractère de faute exclusive. Ainsi, à supposer que la victime soit reconnue coupable, en l'espèce, d'une faute inexcusable, elle ne serait exonératoire qu'à la condition qu'aucune faute causale ne puisse être reprochée au défendeur. Si tel était le cas (notamment en raison de la forte alcoolisation du conducteur) (suggérée dans le cas), l'indemnisation des dommages corporels de la victime serait intégrale.

Remarque sur le caractère « volontaire » de la faute de la victime protégée. Le premier et le troisième alinéa de l'article 3 de la loi de 1985 permettent d'opposer sa faute à la victime dans deux conditions distinctes : respectivement la faute inexcusable, qui vient d'être évoquée, et le fait, pour la victime, d'avoir volontairement recherché le dommage. Néanmoins, la jurisprudence fait, et encore récemment, du caractère volontaire de la faute un critère de la faute inexcusable. Ceci n'opère cependant pas confusion des deux alinéas : une chose

est de commettre une faute volontaire, une autre de rechercher volontairement le dommage. Dans le cas qui nous est soumis, le dommage n'a certainement pas été volontairement recherché.

Droit italien

Valerio FORTI

*Maître de conférences à l'Université de Poitiers,
Équipe de recherche en droit privé*

La présomption de responsabilité du conducteur est écartée uniquement s'il prouve qu'il a tout mis en œuvre pour éviter l'accident (art. 2054 du Code civil italien). Cependant, la faute du conducteur (prouvée ou présumée) n'exclut pas un partage de responsabilité avec la victime qui aurait également commis une faute. En cas de renversement d'un piéton, le conducteur ne peut écarter sa responsabilité qu'en apportant la preuve de l'impossibilité d'éviter l'accident. Pour cela, le comportement fautif imprévisible et anormal du piéton est insuffisant : encore faut-il qu'il ait été objectivement impossible pour le conducteur de repérer le piéton ou, au moins, d'en observer à temps les mouvements⁸. Si le comportement fautif du piéton ne présente pas les caractères de l'imprévisibilité et de l'anormalité, la responsabilité du conducteur est retenue. La faute de la victime entraîne néanmoins un partage de responsabilité⁹.

En l'espèce, le piéton se trouvait au moment de l'accident sur une route départementale, hors agglomération, à 4 h 20 du matin par temps de pluie, en un lieu dépourvu d'éclairage public. Ces circonstances pourraient conduire à considérer qu'il était impossible pour le conducteur de repérer le piéton ou, au moins, d'en observer à temps les mouvements. Cette conclusion serait encore plus probable si l'accident avait eu lieu sur une autoroute, rigoureusement interdite aux piétons. Le comportement du piéton, dans ces circonstances, qui plus est en état d'ivresse avancé de 2,80 g d'alcool par litre de sang, serait assurément qualifié de fautif. Si le conducteur était atteint d'une ébriété similaire, son comportement serait de même qualifié de fautif.

Au final, le conducteur pourrait d'abord prouver que le comportement fautif du piéton l'a empêché d'éviter l'accident, excluant toute réparation pour ce dernier ; si toutefois la responsabilité du conducteur était retenue, la faute du piéton conduirait à une limitation de la réparation. Ensuite, si l'accident avait eu lieu sur une autoroute rigoureusement interdite aux piétons, le conducteur pourrait prouver plus facilement le caractère imprévisible et anormal du comportement du piéton, qui n'obtiendrait ainsi aucune réparation. Enfin, si le conducteur avait lui-même été fautif car ivre, sa responsabilité serait aisément

⁸ Cass., 23 août 1997 ; Cass., 16 juin 1998 ; Cass., 18 octobre 2001 ; Cass., 27 octobre 2005 ; Cass., 3 mai 2011.

⁹ Cass., 16 juin 2003 ; Cass., 13 mars 2009.

retenue. Dans ce cas en effet, il ne parviendrait pas à prouver qu'il a tout mis en œuvre pour éviter l'accident. Il pourrait néanmoins se prévaloir d'un partage de responsabilité en raison de la faute du piéton.

Droit luxembourgeois

Pascal ANCEL

Professeur à l'Université du Luxembourg

En droit luxembourgeois, en l'absence de régime spécial d'indemnisation des accidents de la circulation, on continue d'appliquer l'article 1384 du Code civil, généralement dans l'interprétation que lui donne la jurisprudence française. Le principe est que l'automobiliste est responsable de plein droit des dommages causés par le véhicule dont il a la garde, mais cette responsabilité peut être exclue ou limitée par la faute de la victime. Le comportement du piéton est ici incontestablement une faute. En principe, l'exonération sera seulement partielle, dans une proportion appréciée par le juge en fonction des rôles causaux respectifs du véhicule et du piéton. Mais elle pourrait être totale si le fait du piéton avait constitué pour l'automobiliste un cas de force majeure (ce qui ne semble pas être le cas en l'espèce).

La solution ne serait pas substantiellement différente si le piéton s'était trouvé sur une autoroute, ou si l'automobiliste était lui-même en faute. Mais ces circonstances pourraient influencer sur l'étendue de l'exonération de l'automobiliste (plus importante dans le premier cas, moins importante dans le second).

Royaume-Uni

Isabelle RUEDA

Lecturer, Université de Sheffield

1. Basile Martin peut agir en responsabilité pour négligence fautive contre le conducteur du véhicule. En effet, la situation litigieuse peut être analysée dans les termes suivants : l'automobiliste n'a pas respecté son devoir de diligence vis-à-vis de M. Martin et il en est résulté un dommage pour ce dernier. Il y a donc bien une négligence fautive, un dommage et un lien de causalité entre les deux.

Toutefois, l'automobiliste pourra invoquer une faute du piéton (*contributory negligence*) pour obtenir la réduction de l'indemnisation de ce dernier. En effet, M. Martin circulait en état d'ébriété avancé, à l'aube, sous la pluie, au milieu de la route, hors de toute agglomération.

2. Sur autoroute, la faute de M. Martin (*contributory negligence*) serait d'autant plus flagrante et efficace en tant que moyen de défense présenté par l'automobiliste.

On pourrait imaginer que Basile Martin invoque une faute de négligence d'un employé de l'entité en charge de l'autoroute, mais il n'y a pas de précédent connu.

3. L'état d'ébriété de l'automobiliste peut avoir un impact sur la répartition des fautes, donc sur l'indemnisation du piéton.

Droit suisse

Pierre WESSNER

Professeur honoraire à l'Université de Neuchâtel

Question n° 1 : Le détenteur répond sans faute du risque inhérent de son véhicule (art. 58, al. 1^{er}, loi fédérale sur la circulation routière = LCR) ; il répond du dommage corporel subi par le piéton, qui dispose d'une action directe contre l'assureur de responsabilité civile du véhicule (art. 65, al. 1^{er}, LCR). À ce comportement lié à un facteur objectif s'ajoute ici une faute additionnelle, dans la mesure où l'automobiliste ne respectait pas le devoir que lui fait la loi de rouler sur la voie droite de la route. *A priori*, le piéton se voit imputer une faute concomitante, qui est propre à réduire le montant des dommages-intérêts (art. 44, al. 1^{er}, Code des obligations = CO, auquel la LCR renvoie), *ex aequo et bono*, de 10 à 20 %. Mais une question se pose : est-ce que le piéton ne peut arguer que son comportement n'a joué qu'un rôle causal insignifiant, dans la mesure où si l'automobiliste avait tenu sa droite, la collision n'eût pas eu lieu ? À voir !

Question n° 2 : La faute du piéton est grave, à tel point qu'elle est propre à interrompre le rapport de causalité entre le risque inhérent du véhicule et le dommage. Donc, à première vue, l'action en réparation est mal fondée.

Question n° 3 : La conduite en état d'ébriété constitue une infraction grave aux règles de la circulation routière, sanctionnée pénalement (arrêt, amende) et administrativement (retrait du permis de conduire). Est-ce que ce facteur est civilement significatif dans notre hypothèse ? Oui, si on peut établir qu'un automobiliste à jeun eût pu s'arrêter ou éviter le piéton ! Non, dans le cas contraire. La réponse tient donc dans l'examen de la causalité dite « naturelle » et de la part contributive à la collision qu'a jouée l'alcoolémie.