Introduction

Le parc automobile français n'a cessé de progresser ces dernières décennies. Une telle augmentation s'est indubitablement accompagnée d'une multiplication des accidents de la circulation. En 2017, l'Observatoire national interministériel à la sécurité routière en a recensé 61 224 concernant les seules hypothèses ayant eu des incidences corporelles, avec 29 413 blessés hospitalisés.

Autant dire que, malgré l'investissement croissant des pouvoirs publics dans des politiques de prévention, le risque d'être confronté à une telle épreuve n'épargne personne.

Certes, dans de nombreux cas, l'accident de la route n'a que des conséquences matérielles sans grande gravité, dont la réalité est souvent relevée par un simple constat amiable des intéressés. Cela n'empêche pas la personne lésée de vouloir obtenir réparation de ses préjudices. Les difficultés qui peuvent y être attachées seront abordées dans cet ouvrage.

Mais l'accident de la route peut avoir des effets bien plus lourds pour la victime, touchée dans son corps. Le dénouement d'un tel épisode de la vie aboutit alors sur une situation douloureuse et parfois même tragique.

C'est en partie cette raison qui a conduit le législateur à organiser un système spécifique d'indemnisation qu'il convient d'expliquer ; le public étant souvent peu au fait de la réglementation en la matière.

Vous l'aurez compris, cet ouvrage envisage une approche pratique et didactique des difficultés propres à l'indemnisation des victimes d'accident de la route. Mais il a également pour objectif d'apporter un certain nombre d'outils à toutes les personnes confrontées à de telles problématiques souhaitant avancer de manière plus efficace dans le traitement de leurs dossiers. Pour cette raison,

plusieurs modèles de documents sont annexés au présent ouvrage, qui comporte, en outre, toute une série de conseils.

Afin de bien mesurer la manière dont les victimes considérées vont être indemnisées, il convient non seulement d'expliquer les règles d'indemnisation mais également d'exposer les diverses démarches qu'il leur faut réaliser, seules ou avec le concours d'un professionnel, afin d'obtenir réparation (parties 1 et 2). Il s'avère néanmoins que, malgré l'accomplissement de pareilles démarches, l'indemnisation peut tarder à intervenir, voire être expressément refusée par la personne qui est censée la verser. Les divers moyens pour tenter d'y remédier sont donc ici étudiés (partie 3).

Partie 1

LES RÈGLES D'INDEMNISATION DES VICTIMES D'ACCIDENT DE LA CIRCULATION

Indemniser une victime d'accident c'est mettre en œuvre un mécanisme juridique ancien qui repose sur l'idée que la personne responsable d'un événement soit contrainte de réparer toutes les conséquences dommageables qui en découlent. Le Code civil organise ce processus de réparation à travers le régime de la responsabilité civile, qui appellera quelques remarques.

S'il convient évidemment d'exposer les éléments déclencheurs du droit à indemnisation de manière générale, il est important de mettre en exergue un certain nombre de particularités en matière d'accident de la circulation. À cet égard, on remarquera que le statut de la victime lors de l'accident n'est pas dénué d'effet.

En outre, il convient de faire le point sur les préjudices indemnisables. Si les préjudices purement matériels ne posent pas de grandes difficultés,

les dommages corporels quant à eux sont difficilement appréhendables compte tenu de l'extrême variété de conséquences qui s'y attachent. Effectivement, il n'est pas seulement question de réparer les souffrances endurées par la victime. Les blessures peuvent avoir entraîné un handicap, parfois permanent, qui impacte généralement ses revenus…

Chapitre 1

Les éléments déclencheurs du droit à indemnisation

Pour que la victime d'un accident de la circulation puisse prétendre à une indemnisation, il faut qu'un certain nombre de conditions soient réunies. On verra que les conditions de la responsabilité civile traditionnellement admises font l'objet de spécificités en matière d'accident de la circulation.

Les conditions de la responsabilité civile de droit commun

En droit français, il existe deux régimes principaux de responsabilité civile : la responsabilité contractuelle et la responsabilité extracontractuelle - ou (quasi) délictuelle. Dans le premier cas, ce qui va déclencher la mise en œuvre de la responsabilité c'est l'inexécution ou la mauvaise exécution d'un contrat. Dans le second cas, c'est un événement auquel la loi attache des effets juridiques non voulus par les protagonistes.

On comprend très vite qu'en matière d'accident de la circulation, c'est le régime de la responsabilité civile extracontractuelle qui a vocation à s'appliquer puisque les conséquences juridiques de l'accident (l'obligation de réparer les

préjudices de la victime notamment) ne sont pas voulues par son auteur, qui préférerait évidemment ne rien avoir à débourser[1]…

Outre, rappelons-le, les spécificités de ce régime en matière d'accident de la circulation, la responsabilité civile contractuelle n'est pas exclue de nos développements. En effet, on verra que les suites de l'accident font intervenir plusieurs acteurs, au nombre desquels l'assurance de la victime, qui entretient avec elle une relation juridique volontaire : un contrat d'assurance.

S'agissant du régime de la responsabilité civile extracontractuelle de droit commun, envisagé par les articles 1240 et suivants du Code civil[2], trois conditions cumulatives doivent être identifiées pour ouvrir droit à réparation : un fait générateur de responsabilité, un préjudice et un lien de causalité entre ces deux premiers éléments. On verra cependant qu'il existe des causes exonératoires ou de partage de responsabilité qui peuvent limiter voire exclure l'indemnisation.

Nous allons les aborder ici pour deux raisons principales. La première parce qu'il nous semble opportun d'expliquer au préalable, dans une posture pédagogique, le régime traditionnel de responsabilité civile duquel découle le régime spécifique des accidents de la circulation. Il nous apparaît effectivement difficile d'appréhender la particularité des mécanismes qui émanent d'un régime spécifique si le régime de base n'est pas connu ou compris. La seconde raison tient au fait que le lecteur pourrait être frustré en prenant conscience du fait que ce qu'il avait envisagé comme un accident de la circulation n'en est finalement pas au sens de la loi du 5 juillet 1985, et qu'aucun développement de cet ouvrage ne lui serait utile. Ainsi, par exemple, la victime d'un accident de bicyclette n'ayant impliqué aucun véhicule terrestre à moteur trouvera ici quelques pistes pour obtenir réparation de ses préjudices[3].

Les conditions de la responsabilité civile extracontractuelle

Rappelons-le, pour engager la responsabilité civile extracontractuelle d'une personne, il faut réunir trois conditions cumulatives : un fait générateur de responsabilité, un préjudice et un lien de causalité entre ces deux premiers éléments.

1. S'il est vrai que l'assurance du responsable va prendre à sa charge les conséquences dommageables de l'accident pour la victime, il arrive que, malgré l'obligation légale de disposer d'une assurance automobile, certains conducteurs en sont dépourvus. Les conséquences pour eux seront néanmoins loin d'être négligeables car ils pourront être amenés à rembourser pendant toute leur vie les frais avancés par le fonds de garantie (cf. p. 60), un organisme bien plus puissant et tenace que la victime elle-même !

2. Anciennement les articles 1382 et suivants du Code civil, lequel a été modifié par la loi de ratification n° 2018-287 du 20 avril 2018 portant réforme du droit des contrats, du régime général et de la preuve des obligations.

3. L'inapplication du régime spécifique introduit par la loi en matière d'accident de la circulation dans lequel est impliqué un véhicule terrestre à moteur n'empêche cependant pas en principe l'intervention du fonds de garantie (cf. p. 58).

Le préjudice

Le préjudice, qu'on aura grandement l'occasion de développer plus loin[4] (et qu'il appartient en principe à celui qui prétend en avoir subi de le prouver), constitue une atteinte aux droits ou aux intérêts d'une personne. Il peut s'agir d'une atteinte à un intérêt financier (dégradation d'un bien ou simple manque à gagner) mais aussi à un sentiment humain, qu'on appelle dommage moral (atteinte à l'honneur, à la pudeur voire aux joies et plaisirs de la vie).

En dehors de la perte liée à la dégradation ou destruction des véhicules impliqués, l'accident de la circulation a souvent pour effet de porter une atteinte à l'intégrité physique des victimes. Dans ce cas, on parlera de dommage corporel. La particularité de ce type de dommage tient au fait qu'il va combiner des éléments de préjudice matériel et de préjudice moral. En effet, la victime subit une atteinte matérielle, due notamment à une perte de revenus découlant de son incapacité à travailler (temporairement ou de manière permanente), ou encore, plus simplement, due aux frais médicaux qu'elle a dû engager. Mais il y a aussi pour elle une atteinte à son bien-être (souffrances induites par des douleurs, privations…).

Le fait générateur de responsabilité et la causalité

L'existence d'un dommage ne suffit pas à ouvrir droit à réparation. Il convient effectivement d'établir qu'il est la conséquence d'une hypothèse envisagée par la loi. On pense évidemment à la faute ou à la négligence du responsable (c'est-à-dire un comportement juridiquement répréhensible, car non conforme à ce que l'on peut attendre d'un individu ordinaire). Mais il existe d'autres faits générateurs de responsabilité envisagés par le droit. On peut en effet être responsable d'un fait causé par une autre personne que soi-même. Ainsi, par exemple, lorsqu'un enfant mineur est à l'origine d'un dommage, ses parents peuvent être tenus responsables à l'égard de la victime. Mais on peut également être responsable d'un fait causé par une chose (un animal par exemple).

Les causes exonératoires de responsabilité

Dans le droit commun de la responsabilité civile, l'auteur du dommage peut être excusé (et parfois ne rien avoir à payer) lorsqu'il invoque une cause exonératoire de responsabilité.

4. Cf. chapitre 3 - p. 25 et suivantes.

Constituent des causes exonératoires de responsabilité :

- La force majeure, c'est-à-dire un événement qui, extérieur au responsable, était imprévisible et insurmontable pour lui (par exemple : il peut s'agir d'un événement naturel, comme une tempête, ou d'un événement humain, comme une guerre).
- Le fait d'un tiers présentant les mêmes caractéristiques que la force majeure (s'il n'est pas la cause exclusive du dommage, il ne sera que partiellement exonératoire).
- Le fait de la victime (sous certaines conditions), c'est-à-dire un comportement de la victime (fautif ou non) qui est à l'origine de son préjudice.

Précisions : *Selon le régime de responsabilité, les causes d'exonération ne s'appliqueront pas de la même manière.*

Attention : *En principe, lorsque le régime de responsabilité civile extracontractuelle s'applique, toute clause contenue dans un contrat qui exonérerait le responsable est nulle.*

Code civil (extraits)

Article 1240

Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer.

Article 1241

Chacun est responsable du dommage qu'il a causé non seulement par son fait, mais encore par sa négligence ou par son imprudence.

Article 1242

On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde.

Toutefois, celui qui détient, à un titre quelconque, tout ou partie de l'immeuble ou des biens mobiliers dans lesquels un incendie a pris naissance ne sera responsable, vis-à-vis des tiers, des dommages causés par cet incendie que s'il est prouvé qu'il doit être attribué à sa faute ou à la faute des personnes dont il est responsable.

Cette disposition ne s'applique pas aux rapports entre propriétaires et locataires, qui demeurent régis par les articles 1733 et 1734 du Code civil.

Le père et la mère, en tant qu'ils exercent l'autorité parentale, sont solidairement responsables du dommage causé par leurs enfants mineurs habitant avec eux.

Les maîtres et les commettants, du dommage causé par leurs domestiques et préposés dans les fonctions auxquelles ils les ont employés.

Les instituteurs et les artisans, du dommage causé par leurs élèves et apprentis pendant le temps qu'ils sont sous leur surveillance.

La responsabilité ci-dessus a lieu, à moins que les père et mère et les artisans ne prouvent qu'ils n'ont pu empêcher le fait qui donne lieu à cette responsabilité.

En ce qui concerne les instituteurs, les fautes, imprudences ou négligences invoquées contre eux comme ayant causé le fait dommageable, devront être prouvées, conformément au droit commun, par le demandeur, à l'instance.

Article 1243

Le propriétaire d'un animal, ou celui qui s'en sert, pendant qu'il est à son usage, est responsable du dommage que l'animal a causé, soit que l'animal fût sous sa garde, soit qu'il fût égaré ou échappé.

Article 1244

Le propriétaire d'un bâtiment est responsable du dommage causé par sa ruine, lorsqu'elle est arrivée par une suite du défaut d'entretien ou par le vice de sa construction.

Un regard sur les spécificités en matière d'accident de la circulation

Nous venons de remarquer qu'en vertu du droit commun certaines situations empêchent la victime d'être convenablement indemnisée.

Conscient du caractère intolérable pour la société de voir les accidentés de la route confrontés à une telle expérience, le législateur s'est senti obligé d'organiser un système spécifique d'indemnisation en matière d'accident de la route afin de les protéger au mieux. C'est une loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 qui va engendrer ce système, reposant sur des dispositions dérogatoires au droit commun.

Certes, l'existence de l'assurance automobile obligatoire et d'un fonds de garantie (cf. p. 58), évite aux victimes d'être soumises à la possible insolvabilité du responsable, qui pourrait grandement retarder voire empêcher leur indemnisation. Néanmoins, cela n'empêche pas les victimes d'être confrontées à certains obstacles. C'est pourquoi le système précité permet d'écarter les plus importantes difficultés : la lenteur d'indemnisation, l'imputabilité des dommages et l'exonération du responsable.

Tout d'abord, grâce à un certain nombre d'obligations à la charge de l'assurance du responsable[5], les victimes d'accident de la circulation sont plus rapidement indemnisées qu'elles ne l'auraient été en application du droit commun de la responsabilité.

Ensuite, tout conducteur d'un véhicule impliqué dans un accident de la circulation est présumé être responsable de tous les dommages causés à la victime[6]. Cela a pour conséquence évidente que la victime peut demander la réparation de ses préjudices à n'importe lequel des assureurs des véhicules impliqués (ou au fonds de garantie le cas échéant). Ils sont en effet tous solidairement responsables envers elle[7].

Enfin, même si l'exonération du responsable de l'accident demeure possible[8], elle est désormais largement limitée par la loi, diminuant ainsi considérablement les hypothèses où les victimes pourraient légitimement se sentir lésées.

⚠ ***Attention :*** *Pour que les règles particulières envisagées par la loi du 5 juillet 1985 soient applicables, encore faut-il qu'on entre dans le champ d'application de cette loi qui, d'une certaine manière, ne prend pas en compte tous les accidents de la circulation. Elle n'est en effet applicable que lorsque l'accident de la circulation implique un véhicule terrestre à moteur[9].*

✎ ***Précisions :*** *L'accident est par définition involontaire. Tout acte de violence volontaire à l'encontre d'une personne empêche l'application de la loi susvisée[10] (donc quand bien même elle aurait été renversée par une voiture).*

---

5. Cf. notamment p. 48, 54 et 80.

6. Il s'agit d'une présomption qui n'est pas irréfragable, et qui peut donc être contredite par la preuve du contraire. Notons néanmoins que la jurisprudence est très restrictive sur cette problématique et ne retient la preuve de non-imputabilité que dans de rares hypothèses (par exemple la victime est décédée d'une crise cardiaque juste avant l'accident).

7. À charge pour eux de se retourner contre les autres par la suite à proportion de la part de responsabilité.

8. Sans compter les difficultés attachées à l'exonération de garantie - cf. p. 38.

9. Ce qui va donc exclure du champ d'application de la loi les véhicules dépourvus de moteur (comme les bicyclettes par exemple).

10. Cela n'empêchera pas l'application d'une législation particulière, concernant les victimes d'infraction, qui bénéficient d'une indemnisation versée par un fonds de garantie (le FGTI) - cf. notamment : articles 706-3 et suivants du Code de procédure pénale et L422-1 et suivants du Code des assurances.

L'indemnisation des victimes d'accident de la circulation en vertu de la loi du 5 juillet 1985 n'est possible que si un véhicule terrestre à moteur est « impliqué », c'est-à-dire qu'il doit être intervenu à un titre quelconque dans l'accident. Il faut donc impérativement que ce véhicule ait joué un rôle dans la réalisation de l'accident.