

Hubert GROUDEL

Il m'a été demandé de présenter les dispositions qu'il conviendrait de faire figurer, dans une 6^e directive, au sujet de la « *responsabilité envers les usagers de la route réputés faibles* ».

Immédiatement, je précise ce qu'il faut entendre par là. Dans la mesure où il serait envisagé de réserver des dispositions distinctes aux conducteurs de véhicules automoteurs victimes, lesquels forment à eux seuls une catégorie d'usagers de la route, censés créer un danger, autrement dit le risque de circulation, par soustraction en quelque sorte les « usagers faibles » seraient tous les autres usagers. Face à la catégorie des conducteurs, ils constituent eux-mêmes une catégorie : les non-conducteurs. Non-conducteur = usager faible. La seconde dénomination traduit mieux que la première la nécessité d'une protection renforcée. Quant à l'intérêt d'utiliser une notion générale résiduelle plutôt que de procéder par voie d'énumération, il est évident : on ne risque pas d'oublier certains usagers marginaux. Une énumération viserait les piétons, cyclistes, passagers. Mais que faire, par exemple, d'un skieur qui quitte la piste et se retrouve sur une route ? Avec une liste limitative, il faudrait discuter pour savoir si c'est un piéton, lequel marche à pied alors qu'un skieur, à proprement parler, ne marche pas !

Cela dit, les « usagers faibles » furent au centre des travaux du Congrès Trèves II. À vrai dire, il s'agissait, au départ de ces travaux, de toutes les victimes d'accidents de la circulation, une part des discussions ayant consisté à se demander si les conducteurs devaient être traités comme les autres usagers. Finalement, ils furent écartés. Aujourd'hui, la discussion n'est plus de mise, semble-t-il, puisque le programme détache les conducteurs. Quoiqu'il en soit, Willy Rothley avait demandé, en 2001, à un groupe d'experts, que je dirigeais, de faire une proposition en vue d'une directive d'harmonisation des législations sur les conditions de l'indemnisation, et c'est cette proposition qui fit l'objet des discussions au Congrès.

Avant de vous donner les grandes lignes de la proposition, j'attire votre attention sur sa **caractéristique générale**. Elle s'écartait, quant au fondement de l'indemnisation des usagers faibles, du droit traditionnel de la responsabilité. Et je dois dire que certains

membres de l'assistance n'y étaient pas déjà préparés. Mais enfin le temps a passé, et les objections de l'époque ont perdu, à mon sens, beaucoup de leur force.

Quant aux **autres caractéristiques**, j'en ai retenu deux.

D'une part les notions mises en œuvre faisaient l'objet d'une définition, de manière à éviter des interprétations nationales divergentes. Par exemple, s'agissant de la notion d'accident, il était bien précisé qu'il devait être survenu sur une voie publique. Si je prends maintenant le problème de la distinction entre conducteur et non-conducteur, il fallait définir positivement le premier, afin de déterminer *a contrario* qui, dans un accident déterminé, était non-conducteur bénéficiaire du régime spécial d'indemnisation. Cela permettait de résoudre, par exemple, le cas du conducteur qui pousse son véhicule en panne.

D'autre part la proposition était divisée en deux, avec, d'un côté, les règles fondamentales, sur lesquelles je vais revenir dans un instant, qui nécessitaient l'harmonisation, et, de l'autre côté, des règles secondaires ou accessoires, laissées à l'appréciation de chaque État membre. Un seul exemple : celui où deux véhicules à moteur sont impliqués dans un accident survenu à un piéton : comment répartir entre les deux assureurs la charge finale ?

Venons-en aux **règles fondamentales**. Elles étaient organisées autour du concept de droit à une indemnisation, l'article 2 prévoyant que : « *Les États membres prennent les mesures pour accorder à toute personne lésée, et du seul fait de l'accident constaté, le droit à une indemnisation, sans autre condition que celle énoncée à l'article 3.* »

Cette condition était : l'implication d'un véhicule dans l'accident, laquelle était définie comme une intervention dans le déroulement de celui-ci, la personne lésée devant en faire la preuve.

Le droit à indemnisation aurait été exercé directement contre l'assureur du véhicule impliqué (ou celui de l'un des véhicules), ce qui va au-delà de l'aspect procédural de l'action directe. En effet, cela implique que l'assureur soit directement débiteur de l'indemnisation au lieu d'être simplement le garant d'un conducteur responsable comme dans une assurance de responsabilité ordinaire. Bien entendu, en l'absence d'assurance, le droit direct à indemnisation aurait été

exercé contre l'organisme créé dans chaque État pour pareille situation. L'intérêt du droit direct contre l'assureur, c'est de pouvoir l'inclure dans le texte des directives antérieures sur l'étendue de ses obligations envers les victimes, et de demeurer ainsi dans le cadre de la réglementation communautaire sur l'assurance des véhicules automoteurs, sans empiéter sur le terrain du droit civil.

Maintenant, il faut aborder le problème le plus important. En effet, poser le principe d'un droit à indemnisation pourrait n'avoir qu'un effet limité, à savoir dispenser la victime de faire la preuve d'une faute du conducteur, ce qui était déjà le cas dans bon nombre des législations. Un véritable droit à indemnisation suppose que la victime ne puisse en être privée que dans des cas exceptionnels et pas pour la moindre faute d'imprudence, par exemple un piéton qui traverse une rue en dehors du passage protégé. Il s'agit là d'une faute banale (en France tout du moins !). Au surplus, il fallut s'interroger sur la question de l'exonération par la force majeure et le fait d'un tiers (par exemple un cycliste ne respecte pas une priorité et oblige une automobile à faire un écart au cours duquel elle renverse un piéton atteint de blessures, alors que le cycliste est indemne). Voici donc textuellement ce qui fut prévu : Article 6 : « *Ni la force majeure (sauf celle dont l'origine est entièrement étrangère au risque de la circulation), ni le fait d'un tiers quelconque ne peuvent être opposés au bénéficiaire du droit à l'indemnisation.* » ; Article 7 : « *Seule peut être opposée au bénéficiaire, et a pour effet d'entraîner la suppression ou la réduction de son droit, la faute de la victime d'une particulière gravité* ». Vous notez bien : faute d'une particulière gravité.

J'ajouterai **deux précisions**. La première est relative à certaines victimes très jeunes ou très âgées, ou atteintes d'une infirmité préalable. Elles sont encore plus faibles ou vulnérables que les autres. En France, par exemple, la faute inexcusable, opposable en principe aux non-conducteurs, ne l'est pas si la victime a moins de 16 ans ou plus de 70 ans, ou encore, quel que soit son âge, une infirmité de plus de 80 %. Dans la proposition faite à Trèves II, il était indiqué : « *Les États membres peuvent prendre des dispositions afin que l'article 7 ne soit pas applicable à certaines victimes, déterminées en fonction de leur âge ou de*

leur état physique antérieur à l'accident ». La seconde précision est relative aux effets de la faute opposable : elle entraîne la suppression ou seulement la réduction de l'indemnité. Cette option donne plus de souplesse pour l'appréciation, laquelle peut ainsi être équitable, en particulier à l'égard des ayants droit d'une personne décédée.

Voilà donc brièvement ce qui avait été proposé et discuté à Trèves II.

Ces propositions ont eu un prolongement avec la 5^e directive 2005/14 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2005. Un article 1 bis a été introduit dans la 3^e directive 90/232 du 14 mai 1990 : « *L'assurance visée à l'article 3, paragraphe 1, de la directive 72/166/CEE couvre les dommages corporels et matériels subis par les piétons, les cyclistes et les autres usagers de la route non motorisés qui, à la suite d'un accident impliquant un véhicule automoteur, ont droit à une indemnisation conformément au droit civil national. Le présent article ne préjuge ni la responsabilité civile ni le montant de l'indemnisation.* »

L'appréciation qu'il convient de porter sur ce texte est nuancée. Il repose, en effet, sur une confusion, et, dans sa partie liminaire, ne fait qu'exprimer, de manière moins concise d'ailleurs, une règle qui était déjà posée par l'article 1^{er} de la 2^e directive 84/5 CEE du 30 novembre 1983 en ces termes : « *1. L'assurance visée à l'article 3 paragraphe 1 de la directive 72/166/CEE couvre obligatoirement les dommages matériels et les dommages corporels.* » Le texte est général et ordonne, par conséquent, la garantie des dommages corporels subis par toutes les victimes autres que le conducteur du véhicule. En revanche, la même directive et les suivantes ont posé plusieurs interdictions d'exclure certaines victimes, par exemple, dans la 5^e directive, le passager « au motif qu'il savait ou aurait dû savoir que le conducteur du véhicule était sous l'influence de l'alcool ou d'une drogue au moment de l'accident ». Quand on y réfléchit bien, s'il fallait, en 2005, une directive pour que soient garantis les dommages subis par tous les usagers non motorisés, cela reviendrait à dire que, depuis le 24 avril 1972, date de la 1^{re} directive, laquelle posait le principe de l'assurance obligatoire, seuls ne

devaient être garantis que les dommages subis par les conducteurs, ce qui est aberrant. Les non-conducteurs victimes étaient donc déjà garantis. Et, comme il s'agissait d'une assurance de responsabilité, l'assureur du véhicule n'indemnisait la victime qu'à la condition que, selon les règles nationales, l'assuré soit responsable et dans la mesure permise par ces mêmes règles. Par conséquent, la partie finale du texte de la directive de 2005 est aussi inutile que la partie liminaire, puisqu'elle ne fait qu'exprimer une évidence s'imposant par elle-même. J'ajoute que le renvoi à chacune des législations nationales, c'est le contraire de l'harmonisation. Voilà pour l'aspect négatif de mon appréciation.

Mais il y a aussi un aspect positif. Le texte peut s'interpréter de la manière suivante, avec un enchaînement d'idées. Première idée : le texte consacre, en droit communautaire, une catégorie juridique nouvelle de victimes, dont on considère alors qu'elle appelle un régime spécifique d'indemnisation. Deuxième idée : alors que, dans le régime traditionnel, ainsi que je l'ai dit précédemment, il fallait distinguer, d'un côté l'indemnisation qui n'intéresse que les rapports du responsable et de la victime, de l'autre la garantie de l'assurance qui intervient en relais, le texte de la 5^e directive intègre le droit à indemnisation dans la garantie d'assurance pour en faire, de l'assureur, le débiteur direct. Troisième idée, en forme de conclusion : afin que ce texte ne demeure pas une coquille vide, pour qu'il serve à quelque chose, ce qui n'est pas le cas actuellement, il faut impérativement y introduire des règles de fond nouvelles. Il faut que, dans toutes les législations, grâce à une harmonisation, les mêmes règles indiquent à quelles conditions et dans quelles limites les « usagers faibles » ont le droit d'être indemnisés par l'assureur d'un véhicule impliqué. C'est pourquoi une 6^e directive devrait reprendre les propositions issues du Congrès Trèves II.