

KALAOUN Hadi



VÉHICULE AUTONOME ET RESPONSABILITÉ CIVILE

Sous la direction de M. **Rémi CONEM**

MASTER 2 – DROIT DES ASSURANCES

PROMOTION 2024-2025

SOMMAIRE

REMERCIEMENTS	2
TABLEAUX D'ABREVIATION	3
INTRODUCTION	4
TITRE I : LE CHAMP D'APPLICATION DE LA REGLEMENTATION AUTOMOBILE FACE A L'EMERGENCE DES NOUVELLES TECHNOLOGIES	10
Chapitre 1 : La législation en vigueur en matière d'accident	10
Chapitre 2 : L'adaptation des nouvelles technologies au régime des produits défectueux	34
TITRE 2 : LA MISE EN OEUVRE DES MECANISMES DE RESPONSABILITE ACTUELS FACE AUX VEHICULES AUTONOMES	50
Chapitre 1 : L'indemnisation des victimes, corollaire du rôle de l'assureur	51
Chapitre 2 : L'exercice des recours post indemnitaires	70
CONCLUSION	86
ANNEXE	88
BIBLIOGRAPHIE	89

REMERCIEMENTS

La réalisation de ce mémoire a été rendue possible grâce au concours de plusieurs personnes auxquelles je tiens à exprimer toute ma gratitude

Je tiens à remercier très sincèrement Monsieur Rémi Conem, mon directeur de mémoire, pour son suivi, sa patience, sa disponibilité et surtout ses judicieux conseils, qui ont contribué à alimenter ma réflexion.

Mes remerciements s'adressent également à Madame Benedicte Demarey, chef de service sinistre hors auto, pour la confiance qu'elle m'a témoignée au cours de cette expérience professionnelle.

J'exprime par ailleurs toute ma reconnaissance à M. Bertrand Bondt pour avoir fait preuve de patience et de diligence à mon égard, et d'avoir en conséquence contribué à mon épanouissement professionnel, au même titre que l'ensemble du service qui m'a témoigné toute sa sympathie et son soutien.

Enfin, je tiens à exprimer toute ma gratitude à ma famille, dont le soutien indéfectible, les encouragements et l'amour m'ont permis de garder confiance et motivation à chaque étape de ce travail. Rien n'aurait été possible sans eux.

Tableaux d'abréviation

ACPR : Autorité de contrôle prudentiel et de résolution

Art. : Article

C. assur. : Code des assurances

C. civ. : Code civil

C. route : Code de la route

Cf. : Confer

CNIL : Commission Nationale de l'Informatique et des Libertés

COJ : Code de l'organisation judiciaire

Conv. : Convention

Dir. : Directive

L. : Loi

Par. : Paragraphe

Préc. : Précédemment cité

V. : Voir

Introduction

« Tout ce qui augmente la liberté, augmente la responsabilité »,

Victor Hugo

La liberté, quelle que soit sa définition, reste un but, un idéal à atteindre. Elle peut être divisée en deux parties : la première qui est la liberté d'esprit, qui elle reste subjective et fortement liée à l'interprétation unique de chaque être conscient, et la deuxième qui est la liberté physique qui se déduit par son contraire défini par le Larousse comme : « *captivité, claustration, détention, emprisonnement, incarcération* ». La liberté physique est celle du pouvoir de se déplacer d'un point à un autre, d'un début vers une fin sans une contrainte extérieure à l'humain lui-même. Cette liberté est primordiale dans une société démocratique et souveraine, de sorte que le Conseil constitutionnel a considéré, par une décision de 2021, qu'elle est protégée par les articles 2 et 4 de la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen de 1789¹.

L'histoire nous a montré que l'humain n'est pas un être figé dans l'espace, mais qu'il est né pour bouger. Au début, l'humain se déplaçait à pied, et c'est avec la domestication des animaux qu'il a commencé à utiliser des attelages, autrement dit des traîneaux et des chariots.

Le premier concept d'un outil qui ressemble à notre véhicule d'aujourd'hui ne date pas de 1884 avec le dépôt du brevet par Édouard Delamare-Deboutteville, de 'l'Obéissante' de 1872 d'Amédée Bollée de l'engin fabriqué par Joseph Cugnot en 1770², qui était un simple véhicule occupé d'une chaudière à vapeur avec une vitesse maximale de 10 Km/h ; ou du prototype de Léonard De Vinci de 1478, mais des CARNETS de Francesco Di Giorgio Martini, lesquels contiennent un dessin surnommé « *l'automobile* », qui est la description d'un engin à quatre roues. La définition de l'automobile selon l'Académie Française est un objet qui « *se meut par ses propres moyens ; Qui est actionné par un moteur à explosion ou électrique*³ ».

¹ Cons. Const., 5 août, n° 2021-824 DC

² Nicolas-Joseph Cugnot, France Archives, consulté le 31/07/2025, [Nicolas-Joseph Cugnot \(FranceArchives\)](#)

³ [Dictionnaire de l'Académie française](#), 9^e édition, en ligne, consulté le 31 juil. 2025, [automobile | Dictionnaire de l'Académie française | 9e édition](#)

L'introduction de cette nouvelle machine à la société n'a pas échappé aux viseurs de l'administration. La première intervention du pouvoir régalien date du décret du 18 août 1808 qui venait fixer les règles du partage des routes. D'une loi du 30 mai 1851, au titre de laquelle l'État a décidé de sanctionner quelques comportements fautifs et dangereux. La promulgation, en date du 10 mars 1899, d'un décret dédié à l'administration de la circulation des automobiles, duquel est né l'ancêtre du permis de conduire qui est le certificat de capacité⁴. Ces textes étaient dispersés, et c'est qu'en 1921, par le biais d'un décret⁵ qu'ils ont été groupés au sein d'un livre qui sera connu comme le code de la route.

La deuxième vague d'intervention étatique a débuté dans la période post-seconde guerre mondiale qui a vu une démocratisation des automobiles suivie par une croissance exceptionnelle des véhicules circulant sur les territoires nationaux. Le parc de voitures a passé de 2,5 millions en 1953 jusqu'à 15,5 millions en 1973⁶ et qui atteignait selon les chiffres de 2024 les 39,3 millions de voitures⁷. Une telle augmentation a également causé une hausse des accidents routiers, avec en 1950 plus de 9 accidents mortels par jour⁸. Face à cette nouvelle réalité, et suivant le constant des victimes non indemnisées, le législateur est intervenu en 1951 en créant le Fonds de Garantie Automobile qui avait pour mission de dédommager les victimes⁹. Ensuite, pour des raisons financières, l'État a, par une loi de 1958¹⁰, instauré

⁴ Mathieu Flonneau, « PROMULGATION PAR DECRET DU CODE DE LA ROUTE », France Mémoire, consulté le 31 juillet 2025, [Promulgation par décret du Code de la Route - France Mémoire](#)

⁵ D. du 27 mai 1921 concernant la réglementation de l'usage des voies ouvertes à la circulation publique, consultable sur BNF GALLICA, [Code de la route. Décret du 27 mai 1921 concernant la réglementation de l'usage des voies ouvertes à la circulation publique. Texte officiel et complet | Gallica](#)

⁶ Thierry Méot, « L'industrie automobile en France depuis 1950 : des mutations à la chaîne », INSEE, 25/06/2009, consulté le 31 juillet 2025, L'industrie automobile en France depuis 1950 : des mutations à la chaîne – L'économie française - Comptes et dossiers | Insee, [L'industrie automobile en France depuis 1950 : des mutations à la chaîne – L'économie française - Comptes et dossiers | Insee](#)

⁷ Ministère de la Transition écologique – Service des données et études statistiques (SDES), Données sur le parc automobile français au 1^{er} janvier 2024, publié le 23 septembre 2024, consulté le 31 juillet 2025, 39,3 millions de voitures en circulation en France au 1^{er} janvier 2024 | Données et études statistiques, [39,3 millions de voitures en circulation en France au 1^{er} janvier 2024 | Données et études statistiques](#)

⁸ « EN 1950 " LA ROUTE " A PROVOQUÉ EN MOYENNE PLUS DE NEUF ACCIDENTS MORTELS CHAQUE JOUR », Le Monde, 06 août 1952, consulté le 31 juillet 2025, [EN 1950 " LA ROUTE " A PROVOQUÉ EN MOYENNE PLUS DE NEUF ACCIDENTS MORTELS CHAQUE JOUR](#)

⁹ L. n°51-1508 du 31 décembre 1951 relative aux comptes spéciaux du Trésor pour l'année 1952, JORF du 1 janvier 1952, [Loi n°51-1508 du 31 décembre 1951 relative aux comptes spéciaux du Trésor pour l'année 1952 - Légifrance](#)

¹⁰ L. n°58-208 du 27 février 1958 INSTITUTION D'UNE OBLIGATION D'ASSURANCE EN MATIERE DE CIRCULATION DE VEHICULES TERRESTRES A MOTEUR JORF du 28 février 1958, JORF du 28 février 1958, [Loi n°58-208 du 27 février 1958 INSTITUTION D'UNE OBLIGATION D'ASSURANCE EN MATIERE DE CIRCULATION DE VEHICULES TERRESTRES A MOTEUR - Légifrance](#)

l'assurance automobile obligatoire, qui doit garantir au minimum les personnes dont leur responsabilité civile peut être engagée à cause d'un véhicule.

Le contrat d'assurance, quant à lui, peut être défini comme « *la convention par laquelle l'une des parties, appelée assureur, s'engage envers l'autre, appelée souscripteur ou preneur d'assurance, en contrepartie du paiement d'une prime, à couvrir un risque en fournissant au souscripteur ou à un tiers une prestation en cas de réalisation de ce risque* ¹¹ ». Néanmoins, si cette garantie de responsabilité civile, qui vise à garantir l'obligation de réparer les préjudices causés à autrui, était une bonne avancée, elle n'a pas pu fuir les discussions byzantines causées par le régime de droit commun de responsabilité du fait des choses, prévu dans les articles 1242 et suivants du Code Civil.

L'application de ce régime est soumise à la réunion de quatre conditions qui sont l'existence d'une chose qui doit être appréhendée suite à l'arrêt Jand'heure, sans aucune distinction, qu'elle soit actionnée ou non par la main de l'homme¹². L'existence d'un dommage qui s'entend comme tout préjudice corporel, matériel ou moral. Le rôle de la chose, cette condition est simple à emporter au fait que cette responsabilité n'est pas une responsabilité pour faute mais une responsabilité de plein droit même si un lien de causalité reste nécessaire¹³, dont la preuve doit consister à démontrer que la chose était l'instrument de dommage. Enfin, le rôle de ce régime est de rechercher la responsabilité de la personne dite gardien de la chose. Le gardien, qui peut être une personne physique ou morale, a été défini par la Cour de cassation comme la personne ayant le pouvoir d'usage, de direction et de contrôle sur la chose au moment du dommage¹⁴.

Le régime de droit commun permettait le partage des responsabilités entre les différents intervenants en limitant ou en supprimant le droit des victimes à l'indemnisation, en invoquant soit la faute de l'accidenté soit le fait de cette dernière ou d'un tiers remplissant les conditions de la force majeure qui sont l'irrésistibilité, l'imprévisibilité et l'extériorité, de sorte que le régime s'est avéré insatisfaisant, résultant par l'engorgement des tribunaux et par des décisions contradictoires et choquantes.

¹¹ V. BIGOT et autres, *Traité de droit des assurances*, t. 3, Le contrat d'assurance, 2^e éd., 2014, LGDJ, n° 67

¹² Cass., ch. Réun., 13 février 1930, *Bull. ch. réun.* n° 34 p. 68

¹³ Civ. 2^e, 29 avr. 1998, n° 95-20.811, *Bull. civ.*, II, n° 142, p. 83

¹⁴ Civ. 2^e, 14 janv. 1999, n° 97-11.527, *Bull. civ.*, II, n° 13

La Cour de cassation, dans la perspective de pousser les pouvoirs étatiques à prendre une initiative législative pour pallier les lacunes de ce régime, a rendu l'arrêt Desmares¹⁵ de 1982 dans lequel elle a jugé que «*seul un événement constituant un cas de force majeure exonère le gardien de la chose* » et que dès lors «*le comportement de la victime, s'il n'a pas été pour le gardien imprévisible et irrésistible, ne peut l'en exonérer, même partiellement.*

Le gouvernement du Premier Ministre Laurent Fabius, et spécifiquement le ministre de la justice Robert Badinter, a déposé en date du 18 octobre 1984 le texte numéro 2391, dénommée la «*Loi tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation* », à l'Assemblée Nationale. Elle fut adoptée le 5 juillet 1985 sous le numéro 85-677 et publiée au Journal Officiel de La République Française le 6 juillet 1985.

L'esprit du texte était bicéphale en poursuivant deux objectifs principaux, le premier était d'assurer un droit aux victimes à l'indemnisation de leurs préjudices, en mettant en place un socle juridique qui limite les causes exonératoires de responsabilité. Le deuxième objectif était d'accélérer l'indemnisation des victimes en mettant en place une procédure d'indemnisation avec des délais fixes auxquels les assureurs doivent se conformer sous peine de sanctions.

De l'autre côté, une nouvelle technologie, l'Intelligence Artificielle, définie par le Parlement européen comme «*la possibilité pour une machine de reproduire des comportements liés aux humains, tels que le raisonnement, la planification et la créativité*¹⁶ », a commencé à se développer. L'idée de cet outil date des années cinquante, au cours duquel le mathématicien Alan Turing posait la question de savoir si, à un moment donné, un ordinateur aurait le pouvoir de «*penser* » ou s'il n'était capable que d'un «*jeu d'imitation* »¹⁷. Mais ce terme fut utilisé pour la première fois qu'en 1956 à la conférence de Dartmouth.

¹⁵ Civ. 2^e, 21 juill. 1982, n°81-12.850, *Bull. civ.*, II, n° 111

¹⁶ Parlement européen, « Intelligence artificielle : définition et utilisation », publié le 7 septembre 2020 (mis à jour le 20 juin 2023), consulté le 31 juillet 2025, [Intelligence artificielle : définition et utilisation | Thèmes | Parlement européen](#)

¹⁷ Alan Turing, « Computing Machinery and Intelligence », *Mind*, 59, octobre 1950, p. 433-460. Publié in *Collected Works of A.M. Turing*, Londres, North-Holland, 1993, 3, Mechanical Intelligence. Publié en français in Jean-Yves Girard, *La machine de Turing*, trad. Patrice Blanchard, Paris, Seuil, 1995, sous le titre « Les ordinateurs et l'intelligence »

L'IA fonctionne en se basant sur des algorithmes complexes ayant la capacité de traiter des données et en mesure d'accomplir des tâches bien définies. Il est soumis à un processus d'apprentissage, dites des algorithmes, qui sont les règles d'analyse et de décisions. L'IA se divise en deux parties, la première est l'apprentissage automatique, dans lequel les créateurs entraînent l'outil sur des données étiquetées ou non afin de réaliser des prédictions. La deuxième partie est dite l'apprentissage approfondi, dans lequel les créateurs utilisent des neurones artificiels à multiples couches afin de créer une machine dont le fonctionnement s'approche de celui du cerveau humain.

La combinaison entre le véhicule et l'intelligence artificielle crée une nouvelle machine qui est le véhicule autonome, qui peut être défini comme un véhicule « *équipé d'un système de pilotage automatique qui lui permet de rouler sans l'intervention d'un être humain dans des conditions réelles de circulation*¹⁸ ». Outre des tentatives et des projets non accomplis, le premier projet qui s'est abouti est celui de l'autopilot lancé en 2015 par la compagnie Tesla fondée par Elon Musk, qui est un mélange de capteurs, caméras et de radars permettant au véhicule de percevoir son environnement et de réagir de la manière la plus appropriée à la situation. Aujourd'hui, tous les grands groupes de constructeurs automobiles investissent dans des projets portant sur le véhicule autonome et parmi eux il est possible de citer Google Waymo, qui s'introduit sur le marché des États-Américaine en 2020, et le Drive Pilot de Mercedes introduit sur le marché au cours de l'année 2024.

L'intelligence artificielle, ou même le véhicule, reste un produit défini dans l'article 1245-2 du code civil, issu de la transposition de la directive du 25 juillet 1985¹⁹, transposé par la loi du 19 mai 1998²⁰ comme « *tout bien meuble, même s'il est incorporé dans un immeuble, y compris les produits du sol, de l'élevage, de la chasse et de la pêche. L'électricité est considérée comme un produit* ».

Cette législation européenne poursuivait plusieurs buts dont les plus notables, de rapprocher les régimes de responsabilité d'États membres et de protéger les consommateurs

¹⁸ Alexandre STRAUSS, « *véhicule autonome* », CEREMA, Avril 2019, consulté le 31 juil. 2025, [vehicule_autonome.pdf](#)

¹⁹ Directive 85/374/CEE du Conseil du 25 juillet 1985 relative au rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres en matière de responsabilité du fait des produits défectueux, *JOCEE n°L 210*, 7 août 1985, p. 0029 – 0033, [EUR-Lex - 31985L0374 - FR](#)

²⁰ L. n°98-389 du 19 mai 1998 relative à la responsabilité du fait des produits défectueux, *JORF n°117*, 21 mai 1998. [Loi n°98-389 du 19 mai 1998 relative à la responsabilité du fait des produits défectueux - Légifrance](#)

en assurant un droit à l'indemnisation des victimes et une responsabilité renforcée sans faute des producteurs.

La coexistence des deux régimes et leur application en cas d'accident impliquant les véhicules autonomes pose des problématiques sur la question du responsable, à la charge duquel incombe l'obligation d'indemnisation des victimes et le rôle de l'assurance dans ces situations. Le régime actuel instauré par la loi Badinter, fondé sur la faute de l'être humain, sera nécessairement mis en cause et des questions se posent sur l'articulation de ce régime avec celui des produits défectueux, d'autant plus qu'une nouvelle directive sur les produits défectueux s'est vue adoptée par le Parlement européen au cours de l'année 2024 pour l'adapter aux évolutions technologiques.

L'émergence des véhicules autonomes va nécessairement bouleverser notre régime juridique de responsabilités et d'assurance. Dans ce contexte, comment la législation va-t-elle encadrer le système d'indemnisation et de recours en cas d'accident ?

Pour répondre à cette problématique, il convient d'étudier les régimes des accidents de la circulation et des produits défectueux et leur application sur le véhicule autonome, avant de passer sur la question de l'indemnisation des victimes et les recours qui en découlent.

Le véhicule autonome pourra être soumis cumulativement à deux régimes de responsabilité, les règles applicables en matière d'accidents de la circulation (chapitre 1), régime des produits défectueux (chapitre 2) que nous aborderons successivement.

Titre I : Le champ d'application de la réglementation automobile face à l'émergence des nouvelles technologies

Le véhicule autonome pourra être soumis cumulativement à deux régimes de responsabilité, les règles applicables en matière d'accidents de la circulation (chapitre 1), régime des produits défectueux (chapitre 2) que nous aborderons successivement.

Chapitre 1 : La législation en vigueur en matière d'accident

De façon classique, pour chaque régime de responsabilité civile, nous aborderons les conditions d'application (section 1) et les causes d'exonération (section 2).

Section 1 : Les conditions d'application de la loi Badinter

Le premier article de la loi de 1985 dispose que les dispositions de ce texte s'appliquent *« 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. »*

Il convient donc d'étudier, dans cette section, la définition de véhicule terrestre à moteur (paragraphe 1), la notion d'accident (paragraphe 2) et finalement, l'implication (paragraphe 3).

Paragraphe 1 : La notion uniforme du véhicule

Pour définir le véhicule, nous étudierons la notion du véhicule en suivant la lettre du texte (A), son interprétation par les jurisprudences (B) et la nouvelle notion du véhicule autonome (C).

A – La définition classique de l'automobile

1 – Les définitions issues des grands textes

Sur le plan international, la convention de Vienne du 8 nov. 1968 définit l'automobile comme *« des véhicules à moteur qui servent normalement au transport sur route de*

personnes ou de choses ou à la traction sur route de véhicules utilisés pour le transport de personnes ou de choses. Ce terme englobe les trolleybus, c'est-à-dire les véhicules reliés à une ligne électrique et ne circulant pas sur rails. Il n'englobe pas les véhicules, tels que les tracteurs agricoles, dont l'utilisation pour le transport sur route de personnes ou de choses ou la traction sur route de véhicules utilisés pour le transport de personnes ou de choses n'est qu'accessoire²¹ ».

L'Union européenne a de son côté défini le véhicule comme : « *tout véhicule automoteur destiné à circuler sur le sol et qui peut être actionné par une force mécanique, sans être lié à une voie ferrée, ainsi que les remorques, même non attelées²²* ». Cette définition a été transposée par une loi de 2007²³ dans l'article L211-1 du code des assurances et dans l'article L.110-1, 1° du code de la route.

2 – Les conditions de qualification du véhicule automobile

Les conditions pour qualifier une chose d'automobile en application de ces textes sont

- Une vocation à transporter des personnes ou des marchandises
- Automoteur autrement le véhicule doit être équipé « *d'un moteur lui permettant de se déplacer par lui-même sur route* »
- Terrestre, ce qui exclut les véhicules aériens ou maritimes
- Finalement, le texte exclut les véhicules liés à une voie ferrée et inclut les remorques même pas attelées.

²¹ Article 8 de la Convention sur la circulation routière, signée à Vienne le 8 novembre 1968, entrée en vigueur le 21 mai 1977, Recueil des traités des Nations Unies, vol. 1042, p. 17, consulté le 31 juillet 2025, [XI-B-19.tif](#)

²² Art 1, de la dir. 2009/103/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 septembre 2009 concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité, JOUE L 263 p. 11-31

²³ L. n° 2007-1774 du 17 décembre 2007 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans les domaines économique et financier, JORF n°0293, 18 déc. 2007, [LOI n° 2007-1774 du 17 décembre 2007 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans les domaines économique et financier \(1\) - Légifrance](#)

Après avoir examiné la notion de véhicule telle que définie par les dispositions juridiques traditionnelles, nous analyserons la notion de véhicule terrestre à moteur au regard de l'interprétation des juridictions.

B- L'application de la notion de véhicules terrestres à moteur par les juridictions

1 – L'interprétation exhaustive des véhicules par la jurisprudence

La Cour de cassation donne une conception large à la notion du véhicule terrestre à moteur. Parmi les véhicules dont la haute cour a considéré qu'ils intègrent bien la notion du VTM et dont leur intégration est logique et poursuivent la lettre du texte, comme les automobiles, les camions²⁴, motocyclettes²⁵, autobus²⁶ et même le tracteur²⁷.

De l'autre côté, la Cour de cassation a intégré à la notion du véhicule terrestre à moteur des outils qui ne répondent pas à la lettre du texte. Il est possible de citer au titre d'exemple un chariot élévateur, ou même une pelleuse mécanique, dans laquelle la cour de cassation a justifié sa position en argumentant que la machine « *se déplaçait par ses propres moyens au moment de l'accident*²⁸ ». La Cour de cassation se fonde sur la capacité automotrice des véhicules pour intégrer ces outils dans la sphère d'application du régime des accidents de la circulation et pour exclure les autres qui sont « *immobile, insusceptible de se déplacer par elle-même et autonome dans son fonctionnement*²⁹ ».

2 – les limites

D'autres limites existent mais qui n'apportent pas d'importance dans le cadre de notre étude ; Ces limites sont celles des chemins de fer et des remorques et semi-remorques.

Au sujet des voies ferrées, le régime instauré par la loi Badinter serait exclu au moment où le fait dommageable s'est déroulé sur la voie réservée exclusivement à la circulation de tramway³⁰. La notion d'exclusivité est le repère de l'application de cette

²⁴ Civ. 2^e, 7 juin 1990, n° 89-14.334, *Bull. civ.*, II, n° 124, p. 65

²⁵ Civ. 2^e, 12 mai 2010, n° 09-13.297, NP

²⁶ Civ. 2^e, 25 janv. 2001, n° 99-12.506, *Bull. civ.*, II, n° 14

²⁷ Civ. 2^e, 18 avril 2019, n°18-14.948, Publié au Bulletin

²⁸ Civ. 2^e, 30 juin 2004, n° 02-15.488, *Bull. civ.*, II, n° 334, p. 282

²⁹ Civ. 2^e, 3 juill. 1991, n° 89-17.169, *Bull. civ.*, II, n° 201, p. 107

³⁰ Civ. 2^e, 5 mars 2020, n° 19-11.411, Publié au bulletin

exclusion. En effet, dans un autre arrêt, la Cour de cassation a considéré que « *Un tramway qui traverse un carrefour ouvert aux autres usagers de la route ne circule pas sur une voie qui lui est propre* ³¹», de sorte que dans ces situations, l'accident déroulé sur le chemin de fer intégrera le domaine de la Loi Badinter.

Les remorques et les semi-remorques intègrent par principe la notion du VTM pour l'application du régime des accidents de la circulation. Ils étaient définis par l'ancien art. R.211-14 du Code des Assurances, abrogé par un décret de 1993³², qui les définissait comme « *Les véhicules terrestres construits en vue d'être attelés à un véhicule terrestre à moteur et destinés au transport de personnes ou de choses ; et Tout appareil terrestre attelé à un véhicule terrestre à moteur* ». Cette définition, même s'il n'est plus de droit positif, reste le repère pour déterminer le régime applicable ; en effet, la cour considère tout outil terrestre comme une remorque dès qu'il est attelé au moment de l'accident³³.

Au contraire, dans le cas où l'appareil n'est pas attelé au véhicule, le régime de responsabilité civile de droit commun sera applicable³⁴ sous réserve de démontrer que l'appareil était en mouvement.

Si la jurisprudence interprète de manière exhaustive la notion de véhicule, nous nous penchons sur la notion du véhicule autonome au regard du droit positif et sur son intégration dans le champ des VTM.

C – Le véhicule autonome terrestre à moteur

1 – La création d'une nouvelle définition juridique

La définition initiale du véhicule autonome ne vient pas d'un texte de loi, mais d'une nomenclature créée, en 2014, par le SAE « *Society of Automotive Engineers* ». La

³¹ Civ. 2^e, 16 juin 2011, n° 10-19.491, Bulletin 2011, II, n° 132

³² Décret n° 93-581 du 26 mars 1993 modifiant le livre II (deuxième partie : Réglementaire) du code des assurances, JORF n°74, 28 mars 1993

³³ Civ. 2^e, 17 déc. 1997, n°96-12.850, *Bull. civ.*, II, n° 314, p. 185

³⁴ Civ. 2^e, 7 juin 1989, n° 88-14.121, *Bull. civ.*, II, n° 121, p. 61

nomenclature pose 5 niveaux³⁵, dits d'autonomie (Cf. Annexe 1), qui ont été repris simultanément par la communauté internationale et par l'exécutif national.

La convention de Vienne a fait l'objet d'un amendement le 14 janvier. 2022 et a introduit dans son premier article les paragraphes suivants : « *ab) Le terme "système de conduite automatisé" désigne un système associant des éléments matériels et logiciels permettant d'assurer le contrôle dynamique d'un véhicule de façon prolongée [...] ac) Le terme "contrôle dynamique" désigne l'exécution de toutes les fonctions opérationnelles et tactiques en temps réel nécessaires au déplacement du véhicule. Il s'agit notamment du contrôle du déplacement latéral et longitudinal du véhicule, de la surveillance de la route, des réactions aux événements survenant dans la circulation routière, ainsi que de la préparation et du signalement des manœuvres.* »

L'exécutif a intégré la notion de véhicule autonome en utilisant la terminologie de la délégation de conduite, dans le code de la route³⁶ qui dispose « 8. Véhicule à délégation de conduite : véhicule à moteur des catégories M, N, L, T ou C, telles que définies aux 1, 2, 4 et 5.1, ou navette urbaine telle que définie au 6.13, équipé d'un système de conduite automatisé.

Le véhicule à délégation de conduite peut être partiellement, hautement ou totalement automatisé :

« 8.1. Véhicule partiellement automatisé : véhicule équipé d'un système de conduite automatisé exerçant le contrôle dynamique du véhicule dans un domaine de conception fonctionnelle particulier, devant effectuer une demande de reprise en main pour répondre à certains aléas de circulation ou certaines défaillances pendant une manœuvre effectuée dans son domaine de conception fonctionnelle ;

8.2. Véhicule hautement automatisé : véhicule équipé d'un système de conduite automatisé exerçant le contrôle dynamique d'un véhicule dans un domaine de conception fonctionnelle particulier, pouvant répondre à tout aléa de circulation ou défaillance, sans exercer de demande de reprise en main pendant une manœuvre effectuée dans son domaine de

³⁵ SAE International, « SAE Levels of Driving Automation », infographie en ligne, consultée le 31 juillet 2025, [SAE Levels of Driving Automation™ Refined for Clarity and International Audience](#)

³⁶ Art. R. 311-1 C. route

conception fonctionnelle. Ce véhicule peut être intégré dans un système technique de transport routier automatisé tel que défini au 1° de l'article R. 3151-1 du code des transports

8.3. Véhicule totalement automatisé : véhicule équipé d'un système de conduite automatisé exerçant le contrôle dynamique d'un véhicule pouvant répondre à tout aléa de circulation ou défaillance, sans exercer de demande de reprise en main pendant une manœuvre dans le domaine de conception technique du système technique de transport routier automatisé auquel ce véhicule est intégré, tels que définis aux 1° et 4° de l'article R. 3151-1 du code des transports³⁷ ».

2 – La différence entre les différents types de véhicule autonome

En se basant sur cette disposition réglementaire, la différence entre le véhicule partiellement automatisé (Niveau 3 SAE) et celui hautement automatisé (Niveau 4 SAE) est que la première peut demander la reprise en main, autrement dit le contrôle de véhicule, dans des cas précis, même si les circonstances au moment de ce fait intègrent bien le domaine de sa fonctionnalité, soit la sphère de capacité de l'IA.

En outre, la différence entre celle de véhicule hautement automatisé (Niveau 4 SAE) et celle de véhicule totalement automatisé (Niveau 5 SAE), est que cette dernière n'a pas une conception fonctionnelle limitée, de sorte qu'elle est censée avoir la capacité d'effectuer toutes les manœuvres et dispositions qu'un conducteur lambda doit prendre dans le cadre de la circulation classique. (cf. annexe n°1)

Le véhicule autonome ne cause aucun problème pour l'application de la première condition de la loi Badinter dans le sens où elle remplit toutes les conditions d'un VTM, dans le sens où elle a bien vocation de transporter des personnes ou des marchandises, équipé d'un pouvoir automoteur, terrestre et en elle-même ne circule pas sur une voie ferrée et n'est pas une remorque. La première condition imposée par la réglementation des accidents de la circulation est bien remplie, nous aborderons la notion d'accident de la circulation.

³⁷ Décret n° 2021-873 du 29 juin 2021 portant application de l'ordonnance n° 2021-443 du 14 avril 2021 relative au régime de responsabilité pénale applicable en cas de circulation d'un véhicule à délégation de conduite et à ses conditions d'utilisation, JORF n°0151, 1 juill. 2021

Paragraphe 2 : L'accident de la circulation

Le mot accident est emprunté du latin « *accidens participe présent substantivé de accidere* », qui signifie « *tomber vers, sur, arriver par hasard* » et peut se définir comme l'événement imprévu, soudain et fortuit³⁸.

Au cours de ce paragraphe, nous aborderons la notion de l'accident de la circulation et ses limites.

A– L'accident et le fait de circulation

1 – Le fait de circulation

En application de l'art. 1 de la loi Badinter et de l'art. 1353 du code civil. Il revient à la victime d'apporter la preuve que ces préjudices découlent d'un accident de la circulation.

Le Code de la route ne définit pas la circulation stricte mais donne, dans son art. R110-2, les définitions de l'arrêt qui est caractérisé par une « *immobilisation momentanée d'un véhicule sur une route durant le temps nécessaire pour permettre la montée ou la descente de personnes, le chargement ou le déchargement du véhicule, le conducteur restant aux commandes de celui-ci ou à proximité pour pouvoir, le cas échéant, le déplacer* » alors que le stationnement vise une « *immobilisation d'un véhicule sur la route hors les circonstances caractérisant l'arrêt* »

La preuve de l'accident est facile à apporter dans le cas où le véhicule était en mouvement au moment du contact avec la victime, mais cela s'avère plus compliqué à apporter dans le cas où le véhicule n'était pas en mouvement. La Cour de cassation se répète sur la notion de fait de circulation pour interpréter la notion de l'accident.

Quant à la notion de la circulation, la Cour de cassation l'interprète de façon exhaustive dans l'objectif d'inclure tout usage normal du véhicule, en effet, elle a jugé que « *le stationnement d'une automobile sur la voie publique est un fait de circulation au sens de*

³⁸ *Dictionnaire de l'Académie française*, 9^e édition, en ligne, consulté le 31 juil. 2025, [accident | Dictionnaire de l'Académie française | 9e édition](#)

l'article 1er de la loi du 5 juillet 1985³⁹ », les lieux privatifs comme un sous-sol « n'étant lui-même accessible qu'aux titulaires d'une carte servant à ouvrir la porte d'entrée⁴⁰ » ou un garage individuel⁴¹. Dans la continuité, la cour a récemment jugé que c'est un accident de la circulation, le fait que la victime s'est blessée, dans un véhicule avec les fenêtres ouvertes, par un projectile venant de l'extérieur⁴².

2 – Le lieu de circulation

La Cour de cassation a mis des conditions tenant au lieu de l'accident. En effet, l'espace dans lequel l'accident s'est déroulé doit être un lieu où « *la circulation est possible, autorisée, prévue et aménagée à cet effet⁴³* », ce qui n'est pas le cas pour un hall d'entrée d'un immeuble, dans lequel un véhicule a pris le feu causant des dommages au tiers. Dans un autre arrêt la Cour de cassation a jugé que « *la chute d'une victime sur un véhicule en stationnement dans un garage privé, lorsqu'aucun des éléments liés à sa fonction de déplacement n'est à l'origine de l'accident⁴⁴* » idem, pour une passagère qui est descendue du véhicule et a pris quelques pas avant de tomber car « *à partir de l'instant où les voyageurs, étant descendus du véhicule, avaient repris leur autonomie⁴⁵* », excluant ainsi l'application de la loi de 1985.

D'autres types d'accidents existent, dits les accidents complexes, qui sont les collisions en chaîne, carambolages, chocs successifs contre le même siège du dommage, intervenant dans une unité de temps et de lieu différents, or ces accidents ne heurtent pas la notion de l'accident mais posent des problèmes au sujet de l'implication.

Le véhicule autonome n'aura ni un impact ni de difficulté d'application de la notion de l'accident au sens strict du terme. En effet, si ce véhicule a pris le feu en stationnement, a été heurté ou a heurté une autre personne ou véhicule, les faits seront qualifiés comme un accident, même si un autre régime peut être applicable en cas de recours de la victime ou en cas de recours des assureurs post-indemnisation.

³⁹ Civ. 2^e, 22 nov. 1995, n° 93-21.221, *Bull. civ.*, II, n° 286, p. 169

⁴⁰ Civ. 2^e, 18 mars 2004, n° 02-15.190, *Bull. civ.*, II, n° 128, p. 107

⁴¹ Civ. 2^e, 22 mai 2014, n°13-10.561, *Bull.* 2014, II, n° 116

⁴² Civ. 2^e, 21 janv. 2021, n° 19-16.232, NP

⁴³ Civ. 2^e, 26 nov. 2020, n° 18-26.846, NP

⁴⁴ Civ. 2^e, 7 juill. 2022, n° 21-10.945, Publié au bulletin

⁴⁵ Civ. 2^e, 10 mai 1991, n° 90-11.684, *Bull. civ.*, II, n° 135, p. 72

S'il ressort de la définition d'accident l'élément involontaire des faits, de sorte qu'il échappe au contrôle des personnes, l'intention et la volonté peuvent faire obstacle à l'application de la loi Badinter, donc dans la continuité logique de ce paragraphe, nous étudierons l'intention et la volonté de causer l'accident.

B – L'hésitation des juridictions entre la volonté et l'intention de causer des dommages

1 – La différence entre l'acte volontaire et intentionnel

L'accident est par essence un fait involontaire et fortuit, ce qui s'oppose à toute volonté ou intention de causer l'accident ou les dommages.

La différence entre le fait volontaire et l'intentionnel est que le deuxième englobe le premier avec une condition de plus qui est l'intention de causer des dommages aux victimes. La Cour de cassation définit la faute intentionnelle comme la faute qui « *implique la volonté de créer le dommage*⁴⁶ », alors que, le fait volontaire recherche uniquement si le responsable a simplement causé de façon délibérée l'accident sans recherche dans l'intention du responsable. Dans une affaire opposant le fonds de garantie des accidents obligatoire à la victime, la haute Cour a retenu que s'agissant des dommages causés au moyen d'un véhicule terrestre à moteur, le fonds ne peut intervenir que lorsque le dommage constitue un « *risque assurable* », qu'ayant relevé que la collision avait été volontairement causée par M. Y..., La cour d'appel a légalement justifié sa décision⁴⁷ ».

2 – L'hésitation jurisprudentielle

La Cour de cassation altère son raisonnement de façon imprédictible et sans aucune justification logique. En effet, il est possible de trouver des arrêts dans le cas où la Cour a retenu celle de fait intentionnel⁴⁸ alors que dans d'autres elle a retenu uniquement la volonté⁴⁹ sans la recherche *in concreto* dans l'intention du responsable s'il souhaitait de causer les dommages comme ils sont survenus.

⁴⁶ Civ. 1^{re}, 14 oct. 1997, n° 95-18.361, *Bull.* I n° 272 p. 184

⁴⁷ Civ. 2^e, 2 mars 1994, n° 92-18.818, *Bull. civ.*, II, n° 79, p. 46

⁴⁸ Civ. 2^e, 22 nov. 1995, n° 93-21.221, *Bull. civ.*, II, n° 286, p. 169

⁴⁹ Crim. 6 févr. 1992, n° 90-86.966, NP; Crim. 29 mars 2006, n° 05-82.515, *Bull. crim.* 2006 n° 92 p. 355; Civ. 2^e, 2 mars 1994, n° 92-18.818, *Bull. civ.*, II, n° 79, p. 46

Dans un arrêt de 2024, la Cour de cassation a cassé la position des juges de fond retenant la notion de fait intentionnel pour obliger l'assureur à prendre en charge l'accident en jugeant que « *ne constitue pas un accident au sens de ce texte, celui qui, volontairement provoqué par le conducteur ou un tiers, ne présente pas, de ce fait, un caractère fortuit* ⁵⁰ ».

La Cour de cassation a réitéré sa position traditionnelle quant à l'acte volontaire d'un tiers en confirmant qu'il pourra influencer la qualification des faits et d'exclure la notion d'accident. Dans un arrêt, un véhicule a été volontairement incendié et propagé aux autres automobiles. La cour a jugé que les préjudices des propriétaires de ces derniers « *ne résultaient pas d'un accident* ».

Des auteurs critiquent la position de la Cour de cassation, dans laquelle elle s'oppose aux choix des juges de fond de limiter l'exclusion de la notion d'accident à la faute intentionnelle du responsable⁵¹. Une telle position n'est pas satisfaisante, dans le sens où la plupart du temps l'objectif recherché n'est pas une reconnaissance de responsabilité mais de l'intervention de son assureur garantissant la responsabilité civile de ce premier. Alors que l'article L113-1 du code des assurances exclut les pertes et les dommages « *provenant d'une faute intentionnelle ou dolosive de l'assuré* »

La deuxième chambre civile a consacré l'autonomie des deux notions, par deux arrêts du 20 mai 2020. La faute dolosive a été définie deux ans plus tard comme « *un acte délibéré de l'assuré commis avec la conscience du caractère inéluctable de ses conséquences dommageables* ⁵² ». Alors que la faute intentionnelle suppose que « *l'assuré a voulu non seulement l'action ou l'omission génératrice du dommage mais encore le dommage lui-même* ⁵³ ».

3 – Les conséquences de la reconnaissance du fait volontaire

Le fait volontaire, dans le cadre d'un accident de la circulation, n'est pas une cause d'exclusion de la garantie de l'assureur mais à celle de l'application de la loi Badinter, ce qui

⁵⁰ Civ. 2^e, 15 févr. 2024, n° 21-22.319, Publié au bulletin

⁵¹ Merryl Hervieu, « Loi Badinter : précisions sur l'exigence du caractère fortuit de l'accident », *Dalloz Actualité*, 5 mars 2024, consulté le 01 août 2025, [DALLOZ Etudiant - Actualité: Loi Badinter : précisions sur l'exigence du caractère fortuit de l'accident](#)

⁵² Civ. 2^e, 20 mai 2020, n°19-14.306, Publié au bulletin et Civ. 2^e, 20 mai 2020, 19-11.538, Publié au bulletin

⁵³ Civ. 1^{re}, 4 juin 1991, n° 88-18.097, *Bull.* I n° 174 p. 115

n'est pas contradictoire, mais insatisfaisant sur le plan juridique et sur le plan procédural. En effet, la non-application de la loi Badinter ne signifie pas que la victime n'aura plus le droit à l'indemnisation de ses préjudices, mais son recours sera fondé sur le droit commun.

Il ne suffit pas pour l'application de la loi Badinter que les faits soient qualifiés d'un accident, mais il faut aussi démontrer l'implication du véhicule.

Paragraphe 3 : La protection des victimes par la notion d'implication et de l'imputabilité des dommages

Robert Badinter a précisé au sujet de l'implication qu'« *il est volontairement large : c'est le fait qu'un véhicule terrestre à moteur soit intervenu à quelque titre que ce soit ou à quelque moment que ce soit [...]. On ne devrait plus avoir à discuter du rôle causal ou non, actif ou passif du véhicule, pour déterminer le champ d'application du texte*⁵⁴ »

Les rédacteurs de cette loi ont sciemment choisi la notion de l'implication pour la différence de celle de lien de causalité de droit commun. Suivant cette logique, nous aborderons la différence entre l'implication et le lien de causalité des faits des choses (A), avant d'effectuer une étude sur l'appréciation des juges de cette notion (B).

A – Le lien de causalité des faits des choses et l'implication en matière de la réglementation applicable en cas d'accident de la circulation

1 – La définition des deux notions

Dans un arrêt 1892, la Cour de cassation a mis la base du lien de causalité en jugeant « *qu'il ne suffit pas à la partie lésée d'établir la faute du défendeur et le préjudice : il lui faut encore prouver l'existence du lien direct de cause à effet entre cette faute et le préjudice*⁵⁵ ».

Le demandeur, dans le cadre du régime de droit commun, doit démontrer que la chose a participé positivement à la réalisation des dommages⁵⁶, tandis que, dans le cas de la loi

⁵⁴ JO Sénat CR, 11 avr. 1985, p. 193, [s19850410_0175_0222.pdf](#)

⁵⁵ Civ. 14 mars 1892, DP, 1892, I, p. 523

⁵⁶ Civ. 2e, 1er juill. 1976, no 74-11.460

Badinter, la victime doit prouver que le véhicule est impliqué dans l'accident qui peut être défini comme l'intervention de manière ou d'une autre dans l'accident de la circulation⁵⁷.

La charge de preuve dans les deux régimes incombe à la victime, laquelle doit établir un lien de causalité⁵⁸ ou prouver l'implication⁵⁹, qui peut être établie selon les règles de droit commun de la preuve des articles 1353 et suivants du Code civil.

Les deux régimes se rejoignent, dans le cas où la chose ou le véhicule a joué un rôle actif dans la réalisation des dommages ou dans l'accident, et cela quel que soit la situation du bien en mouvement ou inerte.

2 – La chose inerte et rôle actif

En matière de droit commun, la Cour de cassation reconnaît le rôle actif d'une chose inerte instrument du dommage, ce qui est le cas d'une porte en verre⁶⁰, d'une boîte à lettres débordant de 40 cm sur un trottoir de 1,46 m de largeur⁶¹, ou le sol d'un chantier suite à une chute occasionnée par des câblages, jugeant que « *se trouvait établie de façon certaine la preuve de la participation active au dommage, du fait de son anormalité, de la chose incriminée, à savoir l'état du sol sur le chantier de travaux en cours*⁶² ». Pour le régime instauré par la loi de 1985, le véhicule stationné est bien impliqué dans les accidents. (Cf. Notion d'accidents, Titre 1, Chapitre 1, Paragraphe 2)

Dans le cas où le bien est en mouvement, la preuve de lien de causalité ou d'implication devient facile s'il entreprend un contact direct avec la victime, de sorte que la question ne se pose plus.

3 – Le rôle passif de la chose et son implication

La différence entre les deux régimes de responsabilité porte sur les cas où la chose n'a joué qu'un rôle passif, ce qui signifie qu'elle n'était pas l'instrument de dommages. Dans le

⁵⁷ Civ. 2^e, 28 févr. 1990, n° 88-20.133, *Bull. civ.*, II, n° 42, p. 23

⁵⁸ Civ. 2^e, 5 mai 1993, n° 91-15.035, *Bull. civ.*, II, n° 168, p. 90

⁵⁹ Civ. 2^e, 16 mai 1994, n° 92-17.135, *Bull. civ.*, II, n° 129, p. 74

⁶⁰ Civ. 2e, 4 juill. 1990, n° 89-15.713, *Bull. civ.*, II, n° 165, p. 83

⁶¹ Civ. 2e, 25 oct. 2001, n° 99-21.616, *Bull. civ.*, II, n° 162, p. 110

⁶² Civ. 2e, 13 mai 2004, n° 03-11.505, *Bull. civ.*, II, n° 231, p. 196

cadre du droit commun, la Cour de cassation se trouve réticente et subordonne la responsabilité du gardien à la condition que « *la victime rapporte la preuve que la chose a été, en quelque manière, l'instrument du dommage*⁶³ », en conditionnant ce rôle au rapport de la preuve de l'anormalité de la position de la chose⁶⁴.

A titre de rappel, la Cour de cassation a refusé de subordonner l'implication à un rôle actif du véhicule. En contrepartie, la Cour de cassation a jugé que « *la seule présence de la voiture ne suffit*⁶⁵ » pas à caractériser son implication dans l'accident.

Au sujet des véhicules en stationnement ou en arrêt, au début la cour de cassation a ajouté la condition de l'immobilisation de véhicule de nature à perturber la circulation⁶⁶, mais la jurisprudence a rapidement abandonné cette condition en jugeant que « *le fait qu'un véhicule terrestre à moteur soit en stationnement sans perturber la circulation n'exclut pas son implication dans un accident au sens de l'article 1er de la loi du 5 juillet 1985*⁶⁷ ». Finalement, la Cour de cassation a jugé qu'est nécessairement impliqué dans l'accident : « *tout véhicule terrestre à moteur qui a été heurté, qu'il soit à l'arrêt ou en mouvement*⁶⁸ », dans les autres cas il suffit d'apporter la preuve que le véhicule est intervenu de « *quelque titre que ce soit*⁶⁹ ».

Les juridictions interprètent largement cette notion d'implication qui était retenue pour un véhicule dépassé dès lors qu'en raison de sa vitesse moindre, il a amené le véhicule qui le suivait à le dépasser⁷⁰.

Il ressort de ces constatations que la notion d'implication est objectivement facile à établir par la victime. Cette condition ne pose pas de problème dans le cadre d'un véhicule autonome qui peut être impliqué dans l'accident au même titre qu'un véhicule classique. Finalement, il reste une sous-condition dont la victime doit apporter qui est l'imputabilité des dommages à l'accident.

⁶³ Civ. 2e, 5 mai 1993, n°91-15.035, *Bull. civ.*, II, n° 168, p. 90

⁶⁴ Civ. 2e, 15 juin 2023, n° 22-12.162, Publié au bulletin

⁶⁵ Civ. 2e, 25 mai 1994, n° 92-19.200, *Bull. civ.*, II, n° 133, p. 77

⁶⁶ Civ. 2e, 18 nov. 1987, n° 86-14.701, *Bull. civ.*, II, n° 226, p. 126

⁶⁷ Civ. 2e, 23 mars 1994, nos 92-14.296, 92-12.553, *Bull. civ.*, II, n° 100, p. 57

⁶⁸ Civ. 2e, 25 janv. 1995, n° 92-17.164, Bulletin 1995 II N° 27 p. 16

⁶⁹ Civ. 2e, 14 nov. 2002, n°00-20.594, *Bull. civ.*, II, n° 252, p. 198

⁷⁰ Civ. 2e, 12 déc. 2019, n°18-22.727, NP

B – L'imputabilité des dommages à l'accident

1 – Une création jurisprudentielle

Il ne suffit pas à la victime d'apporter la preuve de l'implication du véhicule dans l'accident de la circulation, mais il faut apporter encore la preuve que ces dommages sont imputables à ce dernier.

Cette condition n'était pas posée dans le texte, néanmoins, elle est la continuité logique de celle de l'implication ; en effet, la victime doit démontrer que son préjudice est causé par l'accident⁷¹.

2 – Le rapport de cette preuve

La preuve ne soulève, dans la majorité des accidents, aucune difficulté à établir, quant à la nature des préjudices et la typologie de l'accident car la concomitance des préjudices et l'accident permet de remplir cette condition.

L'hypothèse qui soulève des difficultés est le cas des préjudices qui sont révélés postérieurement à l'accident. La haute cour a donc posé une présomption simple d'imputabilité de dommage à l'accident⁷². Elle a, ensuite, renversé la charge de la preuve en jugeant que « *le conducteur d'un véhicule terrestre à moteur impliqué dans un accident de la circulation ne peut se dégager de son obligation d'indemnisation que s'il établit que cet accident est sans relation avec le dommage*⁷³ ». La haute cour a donc permis au responsable de se décharger de son obligation d'indemnisation en démontrant l'inexistence du lien de causalité entre le dommage et l'accident.

L'obligation de la preuve sera rétablie et mise à la charge de la victime en cas de préjudices atypiques ou particuliers. La haute cour a confirmé la position des juges de fond, lesquels ont refusé l'imputabilité du suicide à la victime post-accident, en statuant que « *les nouveaux experts désignés par le tribunal avaient conclu à l'inexistence d'un lien de causalité*

⁷¹ Civ. 2^e, 16 oct. 1991, n° 90-11.880, *Bull. civ.*, II, n° 253, p. 133

⁷² Civ. 2^e, 24 oct. 1990, n° 89-18.423, *Bull. civ.*, II, n° 211, p. 107

⁷³ Civ. 2^e, 19 fév. 1997, n°95-14.034, *Bull. civ.*, II, n° 41, p. 24

*entre l'accident et le suicide et que les conclusions des différents experts étaient divergentes*⁷⁴ ». Dans un autre arrêt, la Cour de cassation a cassé la position de la Cour d'appel qui n'a pas retenu le lien de causalité entre l'existence d'une émotion post-accident et la défaillance cardiaque de la victime décédée, et a jugé qu'il résultait « *de ses constatations qu'il n'était pas exclu que l'émotion provoquée par la collision ait pu jouer un rôle dans le processus mortel, la cour d'appel a violé les textes susvisés*⁷⁵ ». La Cour retient donc, en cas d'incertitude, la présomption la plus favorable à la victime.

Les conditions d'application de la loi Badinter ne causeront, par principe, aucun problème en cas de véhicule autonome, nous aborderons donc les causes d'exonération.

Section 2 : Les causes exonératoires de la législation en vigueur

L'esprit de la loi de 1985 ressort de l'article 2 et suivant de ce texte, dans laquelle il met les règles du droit à l'indemnisation des victimes des accidents de la circulation.

Les rédacteurs ont volontairement effectué une distinction entre les préjudices matériels qui sont les dommages causés au bien mobilier et immobilier, à l'exclusion des « *fournitures et appareils délivrés sur prescription médicale donnent lieu à indemnisation selon les règles applicables à la réparation des atteintes à la personne*⁷⁶ ».

Les dommages corporels sont ceux qui portent atteinte à « *l'intégrité du corps humain*⁷⁷ » (Cf. Titre 2, Chapitre 1, Section 1)

Enfin, le régime instaure une inégalité envers le droit à l'indemnisation selon la qualité de la victime en différenciant le conducteur au non-conducteur et exclut les causes d'exonération de responsabilité de droit commun.

Dans cette logique, nous aborderons les causes exonératoires de droit commun, les fautes opposables à la victime, avant de passer finalement à celles opposables au conducteur.

⁷⁴ Civ. 2^e, 13 nov. 1991, n° 90-19.617 NP

⁷⁵ Civ. 2^e, 19 fév. 1997, n°95-14.034, *Bull. civ.*, II, n° 41, p. 24

⁷⁶ Art 5 de la loi n°85-677

⁷⁷ Art. 16-3 C.civ

Paragraphe 1 : Les causes limitatives de responsabilité de droit commun et l'application du régime des accidents de la circulation

Le régime instauré par la loi Badinter voulait mettre fin aux causes d'exonération de responsabilité de droit commun. Dans ce paragraphe, nous aborderons les causes d'exonération inopposables à la victime en cas de préjudices corporels et matériels (A), et celle opposable uniquement pour les dommages matériels (B).

A– L'inopposabilité des causes exonératoires de responsabilité civile de droit commun

1 – Les causes d'exonération de droit commun

Traditionnellement, la force majeure, dont la reconnaissance requiert trois critères qui sont l'imprévisibilité, l'irrésistibilité et l'extériorité⁷⁸, est une cause d'exonération de la responsabilité civile extracontractuelle⁷⁹.

La lecture de la jurisprudence montre que les chambres de la Cour de cassation n'ont pas une position uniforme. D'un côté, la chambre commerciale⁸⁰ et la première chambre civile⁸¹ donnent toute l'importance au critère de l'irrésistibilité pour décharger le défendeur de sa responsabilité, alors que, de l'autre côté, la réunion des trois conditions reste obligatoire pour l'exonération de la responsabilité selon la deuxième chambre civile⁸².

L'autre cause exonératoire de responsabilité classique de droit commun est celle du fait du tiers qui doit remplir également les conditions de la force majeure. La Cour de cassation est réticente pour la reconnaissance de cette cause exonératoire. Au titre d'exemple elle a jugé qu'un transporteur, la SNCF, n'est pas exonéré de sa responsabilité en cas d'une chute survenue sur un escalator causé par un tiers qui a lâché son valise en jugeant que « *l'escalator en mouvement avait été, au moins pour partie, l'instrument du dommage et alors que le fait du tiers ne pouvait exonérer en totalité le gardien de sa responsabilité qu'à la condition d'avoir été à l'égard de celui-ci imprévisible et irrésistible*⁸³ »

⁷⁸ Art. 1218 du C.civ.

⁷⁹ Civ. 2^e, 30 nov. 2023, n°22-16.820, Publié au bulletin

⁸⁰ Com., 29 mai 2001, n° 98-17.247, *Bull. IV* n° 109 p. 99

⁸¹ Civ. 1^{re}, 9 nov. 2002, n°99-21.203, *Bull. I* n° 258 p. 201

⁸² Civ. 2^e, 29 mai 1996, n°94-18.129, *Bull. civ.*, II, n° 117, p. 72

⁸³ Civ. 2^e, 13 mars 2003, n° 01-12.356, *Bull. civ.*, II, n° 65, p. 57

2 – L'exclusion de causes d'exonération de droit commun en cas d'accident de la circulation

L'article 2 de la loi Badinter dispose que « *les victimes, y compris les conducteurs, ne peuvent se voir opposer la force majeure ou le fait d'un tiers par le conducteur ou le gardien d'un véhicule* ».

Cette disposition suit l'esprit du texte qui tend à réparer les préjudices de la victime mais aussi, prévient l'incompatibilité de ces causes avec la notion d'accident qui est en principe un fait fortuit, involontaire et imprévisible, de sorte qu'une telle reconnaissance videra le texte de sa substance.

Ensuite, la reconnaissance de fait du tiers comme cause exonératoire est en lui incompatible avec la notion d'implication dans l'accident. Le rédacteur du texte a choisi l'implication comme fondement d'obligation de réparation, pour faire échapper la victime des discussions de responsabilité entre coauteurs.

Le fait du tiers peut quand même avoir une conséquence sur l'application du régime instauré par la loi de 1985. En effet, comme déjà étudié, le fait volontaire d'un tiers peut exercer une influence sur la qualification des faits, en excluant la notion d'accident. (Cf. Titre 2, Chapitre 2, section 2, B, 3)

Après avoir étudié l'inapplicabilité des causes exonératoires de responsabilité civile de droit commun en cas d'accident de la circulation, nous verrons l'opposabilité de sa faute en cas de préjudices matériels.

B – La faute de victime en cas de dommages matériels

L'article 5 de la loi Badinter dispose que « *La faute commise par la victime a pour effet de limiter ou d'exclure l'indemnisation des dommages aux biens qu'elle a subis* »

En matière de dommages matériels, le responsable peut invoquer la faute simple de la victime pour exclure ou limiter son droit à l'indemnisation. La Cour de cassation a jugé que cette faute de la victime ayant « *contribué à la réalisation de son préjudice*⁸⁴ ».

Enfin la cour de cassation a laissé l'appréciation de cette limitation ou exclusion de droit de la victime à la réparation de ces préjudices au juge de fonds en jugeant qu'il appartient « *au juge d'apprécier souverainement si cette faute limite ou écarte l'indemnisation des dommages aux biens causés à la victime*⁸⁵ »

Si ces arrêts portent sur l'exclusion de la victime ayant la qualité du conducteur de ces dommages aux biens, le fondement de l'action est bien l'article 5 de la loi Badinter, qui lui est général, de sorte que le changement de la qualité de la victime n'aurait logiquement aucune influence sur les conclusions des juges.

Après avoir abordé les causes exonératoires et limitatives de responsabilité de droit commun et leur application en cas d'accident de la circulation, nous aborderons celles opposables à la victime des préjudices corporels.

Paragraphe 2 : Les fautes opposables aux victimes privilégiées

Concernant les victimes non conductrices, la loi Badinter les a consacré un régime spécial et protecteur pour assurer l'indemnisation de leurs préjudices, ce régime est consacré dans l'article 3 de cette loi et qui dispose : « *Les victimes, hormis les conducteurs de véhicules terrestres à moteur, sont indemnisées des dommages résultant des atteintes à leur personne qu'elles ont subies, 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

⁸⁴ Civ. 2^e, 28 janv. 1998, 96-15.017, *Bull. civ.*, II, n^o 30, p. 19

⁸⁵ Civ. 2^e, 25 mars 1998, n^o96-16.485, *Bull. civ.*, II, n^o 105, p. 62

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 subies.

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 ».

Les rédacteurs ont subdivisé les victimes non conductrices dites privilégiées, en victimes considérées comme les plus faibles ou les super privilégiées et donc nécessitant un régime encore plus protecteur, et qui sont les personnes âgées de moins de 16 ans et plus de 70 ans, ou les victimes sans conditions d'âge ayant un titre reconnaissant un taux d'incapacité permanente d'invalidité au moins égal de 80 % auxquelles seule la recherche volontaire des dommages est opposable, alors que les victimes hors situation ont en plus de cette dernière la faute inexcusable cause exclusive de l'accident.

Il apparaît donc logique d'aborder la recherche volontaire des dommages (A), et la faute inexcusable cause exclusive de l'accident (B).

A – La recherche volontaire des dommages

1 – La définition

La recherche volontaire du dommage par la victime correspond à la conception de la faute intentionnelle issue de l'article L113-1 du code des assurances définit, à titre de rappel, comme « *la volonté de son auteur de causer le dommage tel qu'il est survenu*⁸⁶ ». Ensuite, la Cour de cassation a jugé que « *l'appréciation par les juges du fond du caractère intentionnel d'une faute, au sens de l'article L. 113-1, alinéa 2, du Code des assurances, est souveraine*⁸⁷ ».

2 – La preuve

La double preuve s'avère compliquée à apporter, en effet, dans un arrêt datant de 2019, les juges de fond ont retenu la recherche volontaire des dommages en excluant la notion

⁸⁶ Com., 20 nov. 2012, n°11-27.033, NP

⁸⁷ Civ. 1^{re}, 4 juill. 2000, n°98-10.744, *Bull.* I n° 203 p. 133

d'accident dans un cas d'espèce où la victime a relevé un scooter et qu'il s'est fait blesser. La Cour de cassation a cassé cette position et a jugé qu'il résultait « *de ses constatations que la victime s'était blessée en relevant un véhicule terrestre à moteur et qu'elle avait ainsi été victime d'un accident de la circulation au sens de l'article 1er de la loi du 5 juillet 1985, la cour d'appel a violé le texte susvisé par refus d'application*⁸⁸ »

En revanche, cette faute opposable à la victime semble plus souple à être retenue en cas de suicide de la victime ; en effet, selon une pratique des juges de fond et confirmée par la Cour de cassation, le comportement suicidaire de la victime peut caractériser en soi la recherche volontaire du dommage. Il ressort d'un arrêt de 1992 rendu par la Cour de cassation que l'intention suicidaire peut se déduire de son comportement objectif sans qu'il soit nécessaire de prouver une altération de sa volonté liée à un trouble de la personnalité. En l'espèce, la victime avait exprimé des propos suicidaires avant de s'allonger sur la chaussée, ce qui a conduit les juges à présumer une recherche volontaire du dommage⁸⁹.

Outre la recherche volontaire des dommages, une autre cause excluant le droit de la victime privilégié existe, qui est la faute inexcusable cause exclusive de l'accident.

B– La faute inexcusable cause exclusive de l'accident

1- La définition

La faute inexcusable cause exclusive de l'accident n'a pas été définie par les rédacteurs du texte, et donc c'est la jurisprudence qui l'a définie, par un arrêt de l'assemblée plénière de 1995, comme « *la faute volontaire d'une exceptionnelle gravité, exposant sans raison valable son auteur à un danger dont il aurait dû avoir conscience*⁹⁰ »

2- La charge de la preuve

La preuve de cette faute doit être apportée selon les règles de droit commun par le défendeur qui souhaite s'exonérer de sa responsabilité. Or la Cour de cassation se montre restrictive pour reconnaître l'existence de cette faute et tend à casser les décisions des juges de

⁸⁸ Civ. 2^e, 24 oct. 2019, n°18-20.910, Publié au bulletin

⁸⁹ Civ. 2^e, 21 juill. 1992, n°91-13.186, *Bull. civ.*, II, n° 218, p. 108

⁹⁰ Cass., ass. plén., 10 nov. 1995, n°94-13.912, Bulletin 1995 A. P. N° 6 p. 11

fond qui ne caractérisent pas toutes ces conditions. Cette position de la haute cour s'explique par sa volonté de sauvegarder le caractère exceptionnel de cette cause. Il ressort parmi les conditions contrôlées par la haute Cour l'exclusivité de la faute de la victime, ce qui signifie qu'aucune faute de la part du conducteur du véhicule terrestre à moteur ne doit être à l'origine de l'accident⁹¹.

Il est possible de citer quelques exemples de la jurisprudence en matière de la faute inexcusable cause exclusive de l'accident.

En cas d'une victime cycliste, qualifiée comme un piéton par la loi⁹², la Cour de cassation n'a pas retenu la faute inexcusable dans un cas d'espèce où le cycliste a coupé la route à un véhicule terrestre à moteur en sortant de nuit, sans éclairage, d'un sens interdit⁹³. Dans ce sens, la Cour de cassation a jugé par le billet de deux arrêt que les juges de fond n'ont pas caractérisé la faute inexcusable pour *«exclure du droit à indemnisation les conséquences dommageables de celui-ci, [...] 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. Xavier I... qui avait répondu à son ami que c'était dangereux d'emprunter la route départementale»*⁹⁴. Par contre, l'accumulation de fautes graves commises par la victime cycliste peuvent faire reconnaître la faute inexcusable⁹⁵.

Le comportement de la victime passagère est lui aussi rarement retenu comme une faute inexcusable, par exemple n'est pas une faute inexcusable, le fait de ne pas attacher la ceinture de sécurité et s'affaler sur le conducteur qui n'a pas pu maîtriser son véhicule en raison de la position et de la corpulence de la victime⁹⁶. Or, cette faute est reconnue dans le

⁹¹ Civ. 2^e, 20 juill. 1987, n°86-11.275, *Bull. civ.*, II, n° 160, p. 90

⁹² Art. R.412-34 du C.Route

⁹³ Civ. 2^e, 28 mars 1994, n°92-15.863, Bulletin 1994 II N° 110 p. 63

⁹⁴ Civ. 2^e, 28 mars 2019, n°s 18-14.125 et 18-15.855, Publié au bulletin

⁹⁵ Civ. 2^e, 7 juin 1990, n°89-14.016, Bulletin 1990 II N° 123 p. 65

⁹⁶ Civ. 2^e, 20 mars 1996, n° 93-10.240, *Bull. civ.*, II, n° 68, p. 43

cas où le passage s'est mis en toute connaissance de cause dans une situation d'extrême dangerosité, tel est le cas du passage qui se jette délibérément d'un véhicule en marche⁹⁷.

Finalement, concernant la victime piéton, la faute inexcusable cause exclusive d'accident n'est retenue que dans le cas où elle s'est trouvée dans un lieu de grande circulation et où sa présence est radicalement bannie et imprévisible⁹⁸.

La question des fautes opposables aux victimes non conductrices ne rencontre pas de difficulté en cas d'accident de la circulation dans lequel un véhicule autonome est intervenu, de sorte qu'une victime reste une victime et ce qui emporte est l'implication du véhicule.

Si la faute de la victime privilégiée est difficilement retenue, la faute du conducteur semble être plus facile.

Paragraphe 3 : La faute du conducteur

Les rédacteurs, dans le souci de responsabiliser les conducteurs du véhicule, ne leur ont pas accordé un régime spécialement protecteur. En effet, l'article 4 de la loi Badinter dispose que : « *La faute commise par le conducteur du véhicule terrestre à moteur a pour effet de limiter ou d'exclure l'indemnisation des dommages qu'il a subis.* ».

En suivant le texte, nous abordons la charge de la preuve de cette faute (A) et l'imputabilité des dommages à l'accident (B).

A – La charge de la preuve

En cas d'accident de la circulation impliquant plusieurs véhicules, l'un des conducteurs va réclamer l'indemnisation de leurs préjudices à l'autre conducteur. Dans ce type d'action, il revient au défendeur de démontrer la faute qui aura pour effet de limiter ou d'exclure l'indemnisation du demandeur⁹⁹, or la Cour de cassation, dans un arrêt non publié

⁹⁷ Crim. 28 juin 1990, no 88-86.996, *Bull. crim.* 1990 n° 268 p. 684

⁹⁸ Civ. 2°, 13 févr. 1991, n° 89-10.054, *Bull. civ.*, II, n° 50, p. 26 voir aussi Civ. 2°, 8 janv. 1992, n° 89-18.663, *Bull. civ.* II, n° 1 p.1

⁹⁹ Civ. 2°, 5 févr. 1986, n° 84-15.832, Bulletin 1986 II N° 4 p. 3

au bulletin, a reconnu que le juge peut relever d'office cette faute¹⁰⁰, or dans toute hypothèse il faut la caractériser¹⁰¹.

La preuve de cette faute peut résulter par un procès-verbal d'enquête des forces d'ordre¹⁰², résultant par des témoignages combinés par des indices¹⁰³. En revanche, la formulation des simples hypothèses par l'expert ne peut suffire pour l'établir¹⁰⁴.

La faute est généralement caractérisée par la violation des dispositions du code de la route qui sont par exemple le défaut du port de la ceinture de sécurité¹⁰⁵, la vitesse excessive¹⁰⁶, le défaut de maîtrise du véhicule¹⁰⁷, l'engagement intempestif du véhicule sur une voie de circulation¹⁰⁸ ou même la combinaison de plusieurs fautes, comme dans un cas d'espèce où l'automobiliste sous l'empire d'un état alcoolique roulant à gauche et heurtant un véhicule roulant en sens inverse à l'extrême limite droite de son couloir de circulation, exclusion du droit à indemnisation etc¹⁰⁹.

B – L'imputabilité des dommages à la faute de la victime

Le silence des rédacteurs a créé une difficulté sur la question du lien de causalité. La Cour de cassation s'est interrogée pour savoir si ce lien doit être apprécié sous l'influence de l'accident ou des dommages.

Au premier temps, la Cour de cassation a considéré que la faute doit avoir un lien de causalité avec l'accident, avant d'abandonner ce critère et de retenir, suite à un arrêt de 1997, le critère du lien de causalité avec les dommages subis par le conducteur¹¹⁰. Cette position est devenue une jurisprudence constante, de sorte que les décisions rendues par les juges de fond

¹⁰⁰ Civ. 2^e, 3 oct. 1990, n° 89-15.662, NP, *Gaz. Pal.* 1991. I. Pan. 129.

¹⁰¹ Civ. 2^e, 23 sept. 1999, n° 97-21.741, *Bull. civ.*, II, n° 138

¹⁰² Dijon, 16 mai 2000, RG n° 98/01921

¹⁰³ Civ. 2^e, 23 sept. 1999, n° 97-21.741, *Bull. civ.*, II, n° 138

¹⁰⁴ Civ. 2^e, 8 juin 1995, n° 93-18.524, P II, n° 182 ; *JCP* 1995. IV. 1903

¹⁰⁵ Crim. 17 juin 1992, n° 91-83.998, *RCA* 1992, n° 360 ; *D.* 1994. Somm. 265, obs. P. Couvrat et M. Massé

¹⁰⁶ Civ. 2^e, 16 nov. 1994, n° 93-10.156, *Bull. civ.*, II, n° 228

¹⁰⁷ Civ. 2^e, 5 nov. 1998, n° 97-11.124, P II, n° 254

¹⁰⁸ Civ. 2^e, 23 sept. 1999, n° 97-21.741, P II, n° 138

¹⁰⁹ Civ. 2^e, 24 janv. 1990, n° 88-14.209, P II, n° 14

¹¹⁰ Cass., ch. mixte, 28 mars 1997, n° 93-11.078, P n° 1

qui retient le lien de causalité avec l'accident sont systématiquement censurées par la haute cour¹¹¹.

Cette précision a eu des conséquences importantes sur le droit à l'indemnisation des victimes conductrices. En effet, la faute de la victime peut, dans des cas, être dépourvue d'un lien de causalité avec la survenance de l'accident mais avoir un lien sur la survenance de ces dommages corporels. Au titre d'exemple, la Cour de cassation a confirmé la position des juges de fond en statuant que la victime « *n'avait pas attaché sa ceinture de sécurité ; que les juges précisent que les importants traumatismes dont celle-ci a été atteinte* » correspondent à l'éjection de celle-ci hors de son véhicule « *aurait pu être évitée si elle n'avait pas commis la faute, qui a concouru à la production du dommage* ». Le cas contraire est possible, en effet, il y a des cas d'espèce où la victime qui est responsable de l'accident conserve son droit à l'indemnisation car cette faute n'a pas de lien de causalité sur ces dommages.

Le régime de la loi Badinter, centré sur l'implication d'un véhicule terrestre à moteur et la faute humaine, trouve ses limites face à l'émergence des véhicules autonomes, dont le comportement est dicté par des systèmes d'intelligence artificielle. Dès lors, l'autonomie croissante de ces technologies impose d'envisager la recherche d'un autre responsable qui est celui du producteur d'un produit potentiellement défectueux.

¹¹¹ Civ. 2^e, 18 mars 1998, n° 93-19.841, *Bull. civ.*, II, n° 85

Chapitre 2 : L'adaptation des nouvelles technologies au régime des produits défectueux

La communauté économique européenne, soit l'ancêtre de l'Union européenne, a créé, par souci de protection de la concurrence entre les pays membres et pour assurer une protection équitable des citoyens de ces membres, la directive du 25 juillet 1985¹¹² instituant un régime spécial pour la responsabilité issue des produits.

La directive a été transposée par l'État français par une loi du 19 mai 1998¹¹³, dans les articles 1386-1 du Code Civil, avant qu'ils soient retransférés par l'ordonnance du 10 février 2016¹¹⁴ vers les articles 1245 et suivants du même code.

Finally, l'Union européenne, au vu des changements technologiques qui sont intervenus sur le marché, a adopté le 23 octobre 2024 une nouvelle directive¹¹⁵, plus adaptée aux produits d'aujourd'hui, abrogeant ainsi celle de 1985. La nouvelle directive n'est pas de droit positif mais devait entrer en vigueur avec sa transposition par le législateur avant la date fixée par l'Union qui est le 9 décembre 2026¹¹⁶.

Il sera donc logique d'aborder les conditions d'application de ce régime (section 1) et la protection des victimes par la limitation des causes d'exonération (section 2).

Section 1 : les conditions d'application du régime des produits défectueux

Le premier article de la directive de 2024 dispose que « *La présente directive établit des règles communes relatives à la responsabilité des opérateurs économiques pour les dommages causés à des personnes physiques par des produits défectueux et à la réparation de ces dommages* ».

¹¹² Directive 85/374/CEE du Conseil du 25 juillet 1985 relative au rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres en matière de responsabilité du fait des produits défectueux, *JOCE L 210*, 7 août 1985, p. 29

¹¹³ Loi n° 98-389 du 19 mai 1998 relative à la responsabilité du fait des produits défectueux, *JORF* 21 mai 1998, p.7744

¹¹⁴ Ordonnance n° 2016-131 du 10 février 2016, portant réforme du droit des contrats, du régime général et de la preuve des obligations, *JORF du 11 fév.* 2016, p.2448

¹¹⁵ Directive 2024/2853 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2024, relative à la responsabilité du fait des produits défectueux et abrogeant la directive 85/374/CEE du Conseil, *JOUE L*, 18 nov.2024, [L_202402853FR.000101.fmx.xml](#)

¹¹⁶ Art.22, Directive 2024/2853 du 23 oct. 2024, précitée

En suivant cet article, nous abordons la définition du produit, du producteur et de la mise en circulation avant d'étudier les conditions tenant au préjudice.

Paragraphe 1 : La mise en circulation de l'intelligence artificielle

A – La notion du produit

1 – La notion issue du droit positif

Le régime transposé par la loi de 1998 définissait le produit dans l'article 1245-2 du code civil comme: « *tout bien meuble, même s'il est incorporé dans un immeuble, y compris les produits du sol, de l'élevage, de la chasse et de la pêche. L'électricité est considérée comme un produit* ».

La notion du meuble est expressément large pour qu'elle puisse inclure le plus possible de choses dans la sphère d'application du régime, qu'elle intègre bien par le billet de l'article 1245-11 du code civil les éléments du corps humain.

2 – L'intégration de l'intelligence artificielle dans la notion du produit

La question s'est posée pour savoir s'il était possible d'intégrer l'intelligence artificielle définie par le règlement du 13 juin 2024, dit le règlement établissant « *des règles harmonisées concernant l'intelligence artificielle et modifiant les règlements¹¹⁷* », connue sous le nom d'AI Act, comme « *un système automatisé qui est conçu pour fonctionner à différents niveaux d'autonomie et peut faire preuve d'une capacité d'adaptation après son déploiement, et qui, pour des objectifs explicites ou implicites, déduit, à partir des entrées qu'il reçoit, la manière de Générer des sorties telles que des prédictions, du contenu, des recommandations ou des décisions qui peuvent influencer les environnements physiques ou virtuels¹¹⁸* ».

Auparavant, il était possible de considérer que l'intelligence artificielle reste de l'électricité¹¹⁹ de sorte qu'il intègre bien la notion du produit, or aujourd'hui, cette question ne

¹¹⁷ Règlement 2024/1684 du 13 juin 2024, dit AI ACT, JOUE L168 du 12 juill.2024, p.1

¹¹⁸ AI ACT, Art.3

¹¹⁹ Art. 1245-2 C.civ

se pose plus car la nouvelle directive définit le produit comme : « *tout meuble, même s'il est incorporé dans un autre meuble ou dans un immeuble ou interconnecté avec celui-ci ; le terme comprend l'électricité, les fichiers de fabrication numériques, les matières premières et les logiciels;*¹²⁰ »

L'intelligence artificielle est un logiciel qui est soit intégré dans un autre meuble ou interconnecté avec un autre meuble, qui est dans le cas d'espèce un véhicule, donnant le produit final qui est le véhicule autonome et donc remplit la première condition.

Le système de délégation de conduite intègre bien la notion de produit, nous aborderons ensuite la notion de son fabricant.

B – La notion du producteur dans le cadre du véhicule autonome

1 – La notion issue de droit positif

Le droit positif définit le producteur dans l'article 1245-5 du code civil, lequel dispose qu'est producteur « *lorsqu'il agit à titre professionnel, le fabricant d'un produit fini, le producteur d'une matière première, le fabricant d'une partie composante.*

Est assimilée à un producteur pour l'application du présent chapitre toute personne agissant à titre professionnel :

1o Qui se présente comme producteur en apposant sur le produit son nom, sa marque ou un autre signe distinctif;

2o Qui importe un produit dans la Communauté européenne en vue d'une vente, d'une location, avec ou sans promesse de vente, ou de toute autre forme de distribution. »

La définition de producteur est particulièrement large et n'est qu'un reflet de la notion du produit. Le fabricant peut être soit le producteur du produit fini, soit le produit qui est prêt à être commercialisé, l'un de ces composants qui seront assemblées par le premier ou l'un des matières premières. Dans cette définition, les rédacteurs du texte intègrent en réalité toute la

¹²⁰ Art 4, de la directive (UE) 2024/2853, précitée.

chaîne de production avec tous ses sous-traitants dans cette notion. Par exemple, dans un arrêt de la CJUE, à la suite d'une question préjudicielle de la Cour de cassation, a jugé que « *le gestionnaire d'un réseau de distribution d'électricité doit être considéré comme un « producteur », au sens de l'article 1386-6, devenu 1245-5, alinéa 1, du code civil, dès lors qu'il modifie le niveau de tension de l'électricité en vue de sa distribution au client final*¹²¹ ».

Ensuite, elle vise aussi celui qui appose sur le produit son nom, ce qui est le cas par exemple des supermarchés des grandes surfaces qui mettent leur nom de marque sur des produits fabriqués par des sociétés dont ils ne sont pas propriétaires, ou simplement l'importateur des produits dont la provenance est hors de l'Union européenne.

Enfin, l'article 1245-7 du code civil impose une solidarité entre le producteur de l'ensemble ce qui signifie par exemple l'assembleur des composantes, sans que la victime soit obligée de faire l'action envers le producteur composant en disant qu'en cas de dommage causé par « *le défaut d'un produit incorporé dans un autre, le producteur de la partie composante et celui qui a réalisé l'incorporation sont solidairement* »

2 – L'impact de la nouvelle directive

La nouvelle directive reprend cette solidarité et la définition large du producteur. Cependant, il ressort de son article 8, paragraphe 1, point B, un élément intéressant dans lequel il dispose que « *le fabricant d'un composant défectueux, lorsque ce composant a été intégré dans un produit ou interconnecté avec celui-ci sous le contrôle du fabricant et a causé le défaut du produit, et sans préjudice de la responsabilité du fabricant visée* » de fabricant principale, ensuite, l'article 4 définit le contrôle du fabricant : *a) le fabricant d'un produit effectue ou, en ce qui concerne les actions d'un tiers, autorise ou permet : i) l'intégration, l'interconnexion ou la fourniture d'un composant, y compris les mises à jour ou mises à niveau logicielles; ou ii) la modification du produit, y compris les modifications substantielles; b) le fabricant d'un produit a la capacité de fournir lui-même ou par l'intermédiaire d'un tiers des mises à jour ou des mises à niveau logicielles; »*

¹²¹ CJUE, arrêt du 24 novembre 2022, Cafpi et Aviva assurances, C-691/21

Le mot autorisé et le mot permettre intégrés au cours de ce texte signifient donner l'accord ou plus juridiquement le consentement. En appliquant cet article sur le véhicule autonome, il sera possible de considérer que le producteur de véhicule qui consent aux victimes de télécharger un autre logiciel d'intelligence artificielle, outre que celui pré-téléchargé dans le système du véhicule, sera retenu comme producteur à l'égard des victimes en cas de dommages.

Après avoir étudié la notion du producteur, nous abordons la notion de la mise en circulation.

C- la mise en circulation du véhicule autonome

1 – La mise en circulation et ses implications

L'article 1245-4 du code civil indique qu'un produit est mis en circulation lorsque le producteur « *s'en est dessaisi volontairement* » et que ce dernier « *ne fait l'objet que d'une seule mise en circulation* ».

La Cour de justice de la Communauté européenne a défini la mise en circulation d'un produit « *lorsqu'il est sorti du processus de fabrication mis en œuvre par le producteur et qu'il est entré dans un processus de commercialisation dans lequel il se trouve en l'état offert au public aux fins d'être utilisé ou consommé*¹²²», ce désistement est un pur fait, de sorte qu'il n'est pas lié à un type de contrat, quel que soit une vente ou une location, et peu importe s'il est mis à disposition au public à titre onéreux ou gratuit.

Ensuite, le deuxième alinéa de cet article a une importance accrue, à cause du délai pour agir qui est doublement encadré. Le premier est celui de 3 ans à compter de la date à laquelle le demandeur a « *eu ou aurait dû avoir connaissance du dommage, du défaut et de l'identité du producteur* », la prescription commence donc à courir au moment où la victime connait ou aurait dû connaître ces trois éléments. En plus, de ce délai, un autre délai décennal de forclusion, qui ne peut être interrompu que par une action en justice, qui commence à découler depuis cette mise en circulation. En revanche, la Cour de cassation et de façon logique a jugé que « *la date de mise en circulation du produit qui a causé le dommage*

¹²² CJCE 9 févr. 2006, no C-127-04: D. 2006

s'entend, dans le cas de produits fabriqués en série, de la date de commercialisation du lot dont il faisait partie¹²³ »

2 – La nouvelle directive et le nouveau point de départ de la forclusion

La nouvelle directive a conservé ces délais, or elle a ajouté en plus de la mise en marché, la notion du mis en service ¹²⁴définie comme : *« la première utilisation d'un produit dans l'Union dans le cadre d'une activité commerciale, à titre onéreux ou gratuit, lorsque ce produit n'a pas été mis sur le marché avant sa première utilisation ¹²⁵ »* et a ajouté une nouvelle point de départ du délai de forclusion qui le cas *« d'un produit substantiellement modifié, à compter de la date à laquelle ce produit a été mis à disposition sur le marché ou mis en service à la suite de sa modification substantielle ¹²⁶ »* cette nouvelle disposition est définie comme *« une modification apportée à un produit après sa mise sur le marché ou sa mise en service : [...] b) lorsque les règles de l'Union ou les règles nationales pertinentes en matière de sécurité des produits ne définissent pas de seuil permettant de déterminer ce qui doit être considéré comme une modification substantielle, qui : i) modifie la performance d'origine, la destination d'origine ou le type d'origine du produit, sans que cette modification ait été prévue dans l'évaluation initiale des risques effectuée par le fabricant; Et ii) modifie la nature du danger, crée un nouveau danger ou augmente le niveau de risque ¹²⁷ »*.

Les conditions, de ce nouvel point de départ de la forclusion, sont cumulatives, mais ils revêtent d'une importance accrue dans le cadre du véhicule autonome, en effet, un système qui était conçu sur la base d'un niveau 3 ou 4 sur la nomenclature du SAE et passe à l'étape supérieure, modifie sans doute la performance d'origine en ajoutant par exemple des situations où il est capable seule de prendre en charge des manœuvres sans qu'il soit nécessaire de demander la reprise de la main du conducteur et en même temps créer de nouveaux risques, comme il transporte les risques de fautes et de dommages de l'humain utilisatrice vers la machine.

¹²³ Civ. 1re, 20 sept. 2017, no 16-19.643, Publié au bulletin

¹²⁴ Art.17, directive (UE) 2024/2853, précitée

¹²⁵ Art. 4, directive (UE) 2024/2853, précitée

¹²⁶ Art 17, directive (UE) 2024/2853, précitée

¹²⁷ Art. 4, directive (UE) 2024/2853, précitée

Paragraphe 2 : Les conditions de la mise en cause de la responsabilité du producteur

L'article 1245-8 du code civil dispose que : « *le demandeur doit prouver le dommage, le défaut et le lien de causalité entre le défaut et le dommage* »

Nous abordons, en suivant le texte, les dommages indemnisables (A), la notion de la défectuosité du produit (B) avant de passer sur le lien de causalité (C).

A – Les préjudices indemnisables

1 -La définition large des préjudices et celles des préjudices corporels

Concernant les préjudices indemnisables, l'article 1245-1 du code civil dispose que les dommages réparables sont ceux résultant d'une « *atteinte à la personne* » et qu'elle porte également sur les dommages matériels dont le montant est supérieur « *à un montant déterminé par décret, qui résulte d'une atteinte à un bien autre que le produit défectueux lui-même* »¹²⁸.

Le texte ne différencie pas selon la qualité de la victime, quel que soit sa qualité consommateur ou professionnel, ou un tiers, de sorte qu'elle n'est pas l'utilisatrice du produit.

2 – les préjudices matériels indemnisables

Cependant, sur les dommages matériels, outre la franchise de 500€ au-dessous duquel les dispositions ne sont pas applicables, la directive de 2024, exclut les dommages survenus aux biens « *utilisés exclusivement à des fins professionnelles* »¹²⁹. Cette nouvelle exclusion doit être interprétée sous la lumière du considérant numéro 25 de la directive, qui n'exclut pas les biens utilisés à des fins mixtes, mais vise uniquement celles employées spécialement à des fins professionnelles. Au titre d'exemple, une infirmière qui utilisera le véhicule autonome afin d'effectuer ses visites et qu'elle l'utilise hors temps du travail bénéficiera du régime des

¹²⁸ Art.1, Décret n°2005-113 du 11 février 2005, pris pour l'application de l'article 1386-2 du code civil, *JORF* du 12 fév. 2005, Texte n°31, fixe le montant à 500€

¹²⁹ Art 6, Directive (UE) 2024/2853, précitée

produits défectueux. En revanche, un professionnel qui n'utilise le véhicule qu'au cours des heures du travail ne pourrait pas bénéficier en cas de dommages de ces dispositions.

Les dispositions de droit interne actuelles bénéficient à toutes les victimes, quelles que soient leurs qualités professionnelles ou consommateurs, en disposant dans l'article 1245-14 du code civil que « *pour les dommages causés aux biens qui ne sont pas utilisés par la victime principalement pour son usage ou sa consommation privée, les clauses stipulées entre professionnels sont valables* ».

La Cour de justice de l'Union européenne a confirmé la licéité de cette nouvelle disposition par une réponse à une question préjudicielle posée par la chambre commerciale de la Cour de cassation, en répondant que « *rien dans le texte de la directive 85/374 ne permet de conclure que le législateur communautaire, en limitant la réparation des dommages aux biens en vertu de cette directive aux choses d'usage privé ou de consommation privée, a entendu priver les États membres, au nom de l'objectif d'assurer une concurrence non faussée et de faciliter la libre circulation des marchandises, de la faculté de prévoir, en ce qui concerne la réparation des dommages causés à une chose destinée à l'usage professionnel et utilisée pour cet usage, un régime de responsabilité qui correspond à celui instauré par ladite directive*¹³⁰ ». La position a été adoptée par la Haute Cour Française dans un arrêt de 2018¹³¹.

Enfin, une autre exclusion est prévue dans l'article 1245-1 alinéa 2, qui sont les dommages causés au produit défectueux lui-même, la jurisprudence donne une importance accrue à cette condition. Par exemple, dans un arrêt de 2003, portant sur la coulure du mastic utilisé sur une fenêtre, la cour a statué que « *la défectuosité du produit consistait en un défaut de sécurité ayant causé un dommage à une personne ou à un bien autre que le produit défectueux lui-même, le tribunal a violé le texte susvisé*¹³² ». En revanche, dans un autre arrêt portant sur des bouteilles défectueuses qui ont rendu leur contenu, du vin en cas d'espèce, impropre à la consommation remplit cette condition des dommages consécutifs à un autre bien¹³³.

¹³⁰ CJCE 4 juin 2009, aff. C-285/08

¹³¹ Civ. 1^{re}, 11 juill. 2018, n° 17-20.154 Bull. I n° 139

¹³² Civ. 1^{re}, 9 juill. 2003, n° 00-21.163 Bulletin 2003 I N° 173 p. 135

¹³³ Civ. 1^{re}, 1^{er} juill. 2015, n° 14-18.391 Bull. 2016, n° 834, 1^{re} Civ., n° 70

L'application de cette exclusion sur le véhicule autonome va aboutir à exclure les dommages causés au corps du véhicule ou à ses pièces dans le cas d'un dysfonctionnement du système d'intelligence artificielle.

La notion de défectuosité a un rôle central dans l'application du régime des produits défectueux.

B – La notion de la défectuosité du produit

1 – La notion et l'appréciation classique de la défectuosité

L'article 1245-3 du code civil subordonne l'application de ce régime spéculaire à la défectuosité du produit en disposant que le produit est défectueux lorsqu'il « *n'offre pas la sécurité à laquelle on peut légitimement s'attendre* ». La méthode d'appréciation de cette sécurité est reprise dans le même article en disposant qu'il doit être tenu compte « *de toutes les circonstances et notamment de la présentation du produit, de l'usage qui peut en être raisonnablement attendu et du moment de sa mise en circulation* » et il exclut la défectuosité ou le seul fait qu'un autre produit « *plus perfectionné, a été mis postérieurement en circulation* », cette exclusion a été reprise dans la nouvelle directive¹³⁴.

La Cour de cassation, pour apprécier cette défectuosité, prend en considération des éléments extrinsèques, soit l'emballage et l'information fournie à la victime, et le manquement à cette obligation d'information. Au titre d'exemple, dans un arrêt de la Cour de cassation de 2006, portant sur des brûlures causées par un béton, a reconnu la responsabilité du fournisseur qui n'a pas attiré l'attention de la victime sur les précautions à prendre¹³⁵. Au même temps, la Cour de cassation a cassé l'arrêt rendu par les juges de fonds qui ont mis hors cause le producteur, qui a délivré par la notice d'accompagnement du produit sur les effets nocifs de ce dernier sans mentionner la gravité et la fréquence de sa réalisation qui excède ses bénéfices et que par suite doit être considéré comme un produit défectueux¹³⁶.

En cas d'un véhicule autonome, l'article L224-68-1 du code de la consommation met une obligation à la charge du professionnel qui doit communiquer « *au consommateur une*

¹³⁴ Art 7 de la directive (UE) 2024/2853, précitée.

¹³⁵ Civ. 1^{re}, 7 nov. 2006, n° 05-11.604 *Bull. I* n° 467 p. 402

¹³⁶ Civ. 1^{re}, 26 sept. 2018, n° 17-21.271 *Bull. I* n° 161

information relative aux conditions d'utilisation du système de conduite automatisé dont le véhicule est équipé », donc un manquement à cette obligation rendra le véhicule défectueux au sens de la jurisprudence et du droit positif.

De l'autre côté, le défaut intrinsèque découle de la conception du produit qui est tempéré par l'usage raisonnablement attendu.

2 – L'impact de la nouvelle directive sur l'appréciation de la défectuosité

La directive de 2024 ajoute, au sein de l'article 7 paragraphe 2, les circonstances qui doivent être prises en compte pour évaluer cette défectuosité et qui sont intéressantes dans le cadre du véhicule autonome qui sont : « c) *l'effet sur le produit de toute capacité à poursuivre son apprentissage ou à acquérir de nouvelles caractéristiques après sa mise sur le marché ou sa mise en service [...]* f) *les exigences pertinentes en matière de sécurité des produits, y compris les exigences de cybersécurité pertinentes pour la sécurité;* »

Le point C ne doit pas logiquement jouer en faveur des producteurs, car, le système qui a sorti du cadre de l'expérimentation et a été introduit sur le marché ne devait plus être en cours d'apprentissage. Le point F est en réalité une nouvelle obligation à la charge du producteur, de sorte, que le producteur ne saurait capable d'invoquer le piratage pour exonérer sa responsabilité. (Cf. Titre 2, Chapitre 2, Section 2, Paragraphe B)

3 – La charge de la preuve incombant à la victime

La preuve de ce défaut incombe à la victime demanderesse. La Cour de justice de l'Union européenne a jugé qu'il n'est pas nécessaire d'apporter la preuve que le produit en lui-même est défectueux, mais que cette preuve peut résulter par le fait que d'autres produits du même lot sont défectueux¹³⁷. Elle est dans la plupart des cas rapportée par le billet d'une expertise, que ce soit judiciaire ou amiable, mais s'il s'avère que cette preuve est impossible à ramener, la Cour de cassation a permis de l'apporter par des présomptions qui doivent être graves, précises et concordantes¹³⁸

¹³⁷ CJUE, 4^e ch., 5 mars 2015, aff. C-503/13

¹³⁸ V. Civ. 1^{re}, 18 oct. 2017, n^{os} 15-20.791 et 14-18.118, RDSS 2017. 1140

La nouvelle directive dispose, dans l'article 10, paragraphe 2, point a, que la défectuosité du produit sera présumée si le défendeur ne divulgue pas les éléments de preuve pertinents dont il dispose. Cette notion est d'une ultime importance dans le cas d'accident de la circulation qui sera repris au cours de notre étude.

Enfin, après avoir étudié la notion de dommage réparable et celle de la défectuosité, nous aborderons le lien de causalité entre les deux.

C – Le lien de causalité

La preuve de ce lien de causalité entre le dommage et la défectuosité du produit est apportée au même titre que celui de la défectuosité, soit dans le cadre d'une expertise ou suite à deux arrêts de la Cour de cassation par des présomptions graves, précises et concordantes¹³⁹.

Le recours aux présomptions simples a été intégré dans le paragraphe 3 de l'article 10 qui dispose que « *Le lien de causalité entre la défectuosité du produit et le dommage est présumé lorsqu'il a été établi que le produit est défectueux et que le dommage causé est d'une nature généralement compatible avec le défaut en question*¹⁴⁰ ».

La preuve du lien de causalité entre la défectuosité et les dommages subis par la victime est simple à apporter en cas d'accident de la circulation ; dans les autres cas, cette disposition aura pour rôle de faciliter l'établissement de la preuve.

Le véhicule autonome remplit, dans doute, les conditions d'application du régime des produits défectueux, nous aborderons donc les causes d'exonération de la responsabilité des producteurs.

Section 2 : les causes d'exonération de la responsabilité du producteur

La loi transposant la directive de 1985 a introduit deux articles portant sur les causes tendant à limiter ou à exonérer la responsabilité du producteur, qui sont l'article 1245-10 qui

¹³⁹ Civ. 1^{re}, 22 mai 2008, nos 05-20.317 et 06-10.967, *Bull.* I, n° 148 et 149

¹⁴⁰ Directive (UE) 2024/2853, précitée

dispose que le producteur est responsable de plein droit sauf s'il rapporte la preuve qu'il n'avait pas mis « *le produit en circulation*;

2o Que, compte tenu des circonstances, il y a lieu d'estimer que le défaut ayant causé le dommage n'existait pas au moment où le produit a été mis en circulation par lui ou que ce défaut est né postérieurement;

3o Que le produit n'a pas été destiné à la vente ou à toute autre forme de distribution;

4o Que l'état des connaissances scientifiques et techniques, au moment où il a mis le produit en circulation, n'a pas permis de déceler l'existence du défaut;

5o Ou que le défaut est dû à la conformité du produit avec des règles impératives d'ordre législatif ou réglementaire. »

Le producteur de la partie composante n'est pas non plus responsable s'il établit que le défaut est imputable à la conception du produit dans lequel cette partie a été incorporée suivant les instructions données par le producteur de ce produit. L'article 1245-12 dispose que : « *responsabilité du producteur peut être réduite ou supprimée, compte tenu de toutes les circonstances, lorsque le dommage est causé conjointement par un défaut du produit et par la faute de la victime ou d'une personne dont la victime est responsable* ».

La nouvelle directive a repris, dans son article 11, les mêmes causes d'exonération.

Suivant ces articles, nous aborderons la place des clauses limitatives de responsabilité de droit commun (paragraphe 1), sur les causes de la réglementation applicables en matière de produit défectueux (paragraphe 2).

Paragraphe 1 : Les causes limitatives et exonératoires de responsabilité de droit commun

Les causes limitatives ou exonératoires de droit commun sont la force majeure, le fait du tiers et la faute de la victime. Nous aborderons donc les causes qui sont simplement exclues en cas d'application du régime des produits défectueux (A) avant de passer à celui de la faute de la victime (B).

A – la force majeure et le fait du tiers

1 -la force majeure

La force majeure n'a pas été envisagée par les rédacteurs du texte, de sorte qu'elle doit être considérée comme une cause non exonératoire de responsabilité du producteur.

Cependant, ce n'est pas la logique du texte, en effet, la mise en cause de la responsabilité du conducteur est soumise à la preuve de la défectuosité, de dommage et du lien de causalité, et l'existence de la force majeure dans un cas d'espèce fait échec à l'établissement d'un lien de causalité entre les dommages subis par le demandeur et les faits qui seront par essence fortuits, au défendeur non pas lié au prétendu défectuosité du produit.

2 – le fait du tiers

Le fait d'un tiers, qui est une cause d'exonération de droit commun lorsqu'elle remplit les conditions de la force majeure, est simplement exclu dans le cas d'application du régime des produits défectueux¹⁴¹. La Cour de cassation, dans un arrêt de 2018, a cassé l'arrêt des juges de fond qui ont retenu la faute du tiers pour exonérer le producteur de sa responsabilité¹⁴².

Après avoir étudié les abus exclus du régime applicable en matière de produits défectueux, nous nous intéressons à la faute de la victime.

B – La faute de la victime

1 – la notion de la victime

Le fait de la victime ou des personnes dont elle est responsable renvoie de façon implicite à l'article 1242 du code civil qui retient la responsabilité des parents du fait de leurs enfants mineurs, des maîtres et commettant du fait de leur proposé.

2– L'étendue de la faute

¹⁴¹ Art. 1245-13 C.civ

¹⁴² Civ. 1^{re}, 28 nov. 2018, n° 17-14.356, P I ; RCA 2019, n° 47

L'étendue de cette faute n'a pas été définie ni par le texte ni par la jurisprudence, donc il est possible de poser la question si cette faute doit remplir les conditions de la force majeure ou du dol pour exonérer le producteur de sa responsabilité.

La Cour de cassation, dans un arrêt de 2021, a ajouté la condition selon laquelle la faute de la victime devait être la cause du dommage et non pas un élément d'aggravation, de sorte que le défendeur doit démontrer, en plus de la faute de la victime, un lien de causalité entre cette faute et le dommage qu'elle a subi¹⁴³.

Le régime des produits défectueux hors des causes d'exonération de droit commun est soumise à des causes d'exonération qui lui sont propre

Paragraphe 2 : Les causes d'exonération spéciales

Nous aborderons, au premier temps, l'étude du risque de développement avant de passer au fait du prince.

A – Le Risque de développement

1- Une exclusion spéciale

L'article 1245-11 du code civil exclut cette cause d'exonération pour les dommages causés par des produits issus du corps humain.

2 – L'appréciation du risque de développement

Les contours du risque de développement n'ont pas encore été définis par la haute cour française, pour la simple raison qu'elle est rarement invoquée par les producteurs défendeurs à l'instance.

Trois aspects sont à apprécier pour qualifier si les faits invoqués par le producteur sont de nature d'exonérer sa responsabilité ou non.

¹⁴³ Civ. 1^{re}, 2 juin 2021, n° 19-19.349

La première est que cette notion est d'une interprétation stricte.

La deuxième est celle de l'état de connaissance qui n'est pas une connaissance personnelle de la part du producteur mais porte sur l'état objectif des connaissances scientifiques auxquelles il pouvait accéder au moment de la fabrication du produit, et dont « *il est présumé être informé* ¹⁴⁴ ». Ensuite ce champ de connaissance n'est pas lié au secteur d'activité du producteur mais intègre toutes les études scientifiques dès que cette dernière était de nature à alerter le producteur sur le risque de son produit¹⁴⁵. Enfin, le degré auquel se situent les connaissances scientifiques disponibles est « *le niveau le plus avancé tel qu'il existait au moment de la mise en circulation du produit en cause* ¹⁴⁶ ».

Troisième aspect, porte sur les produits fabriqués en série auxquels le repère de l'état de connaissance doit s'apprécier « *de la date de commercialisation du lot dont il faisait partie* ¹⁴⁷ ».

L'application de cette disposition est intéressante dans le cas d'un véhicule autonome, car la nouvelle directive qualifie chaque changement substantiel comme une nouvelle mise en circulation, de sorte que l'interprétation de cette cause d'exonération ne sera pas fixée à la première commercialisation du produit mais avec chaque mise à niveau importante.

B – Le fait du prince

1 – définition

Le producteur peut s'exonérer de sa responsabilité en démontrant que la défektivité découle des règles impératives de la loi ou des règlements. « *Autrement dit, seul le respect scrupuleux des règles légales ou réglementaires impératives (en quelque sorte « le fait du Prince ») exonère le producteur, si bien que le défaut du produit n'est, en définitive, qu'un effet de la norme, une conséquence de son application* ¹⁴⁸ ».

¹⁴⁴ CJCE 29 mai 1997, aff. C-300/95

¹⁴⁵ Civ. 1^{re}, 20 sept. 2017, n° 16-19.643, P I, n° 193

¹⁴⁶ CJCE 29 mai 1997, aff. C-300/95

¹⁴⁷ Civ. 1^{re}, 20 sept. 2017, n° 16-19.643, P I, n° 193

¹⁴⁸ Ph. Le Tourneau, « Contrat du numérique », *Répertoire de droit civil*, Dalloz, titre 21 : La fourniture du matériel, chap. 212 : Contrat de vente de matériel : obligation du vendeur *erga omnes*, section 3 : Régime de responsabilité des produits défectueux, A. Causes d'exonération, 2025, [Dalloz référence Contrats du numérique | Dalloz](#)

2 – Le fait du prince et le code de la route

Le producteur du véhicule autonome, ou au moins le fabricant du logiciel, pourra théoriquement invoquer que le système de l'intelligence artificielle applique strictement le code de la route dans sa partie législative et réglementaire.

Mais cette exclusion ne sera pas mobilisable envers la victime à cause de l'exclusivité de la loi Badinter, laquelle sera reprise au cours de notre étude.

L'objectif même de l'existence des régimes de responsabilité civile est d'indemniser les victimes, or elles tombaient souvent devant des responsables insolvables, d'où l'importance des assureurs qui sont à la fois le filet de sécurité des responsables et des victimes.

Mais l'équité et le bon sens impose que la dette d'indemnisation revenant au bénéfice de la victime, ne soit pas à la charge, en cas de pluralité de responsables, d'un entre eux.

Titre 2 : La mise en oeuvre des mécanismes de responsabilité actuels face aux véhicules autonomes

Le principe de l'indemnisation des victimes de leurs préjudices a été bien défini par la haute cour dans un arrêt de 1972 dans lequel elle a statué que « *le propre de la responsabilité civile est de rétablir aussi exactement que possible l'équilibre détruit par le dommage et de replacer la victime dans la situation où elle se serait trouvée si l'acte dommageable n'avait pas eu lieu*¹⁴⁹ ».

Si ce principe en cas de dommage aux biens est logique, en matière de préjudice corporel, il relève d'une utopie, car l'indemnisation se fait sur une base financière qui s'explique par une tentative de sauvegarder l'intégrité économique de la victime face à un échec de rétablissement de l'intégrité physique.

De l'autre côté, le régime applicable en matière des accidents de la circulation rend la créance d'indemnité de la victime en une obligation in solidum entre les co-responsables, définie comme « *la solidarité entre les débiteurs oblige chacun d'eux à toute la dette* » et que « *Le paiement fait par l'un d'eux les libère tous envers le créancier* ». Dans la continuité, l'article 1313 du code civil dispose que « *Le créancier peut demander le paiement au débiteur solidaire de son choix. Les poursuites exercées contre l'un des débiteurs solidaires n'empêchent pas le créancier d'en exercer de pareilles contre les autres* ».

L'obligation *in solidum* est une rencontre entre l'objectif du législateur qui tend à protéger les victimes en les sauvegardant leur droit de retourner vers le coresponsable le plus solvable et l'équité qui permet au responsable qui a pris en charge le versement total de l'indemnité d'obliger les autres condamnés à verser leur part de la dette.

En ce sens, il apparaît donc fondamental de délimiter le droit à l'indemnisation des victimes et le rôle de l'assureur (Chapitre 1) avant de passer sur la question de recours entre les coresponsables (Chapitre 2).

149 Civ. 2e, 9 mai 1972, n° 70-14.150, *Bull. civ.*, II, n° 132, p. 108

Chapitre 1 : L'indemnisation des victimes, corollaire du rôle de l'assureur

Le principe d'indemnisation intégrale des préjudices n'est pas sans limite, en effet, il est subordonné au rôle que la victime a joué dans la réalisation de ces dommages. La réparation des dommages est, dans la plupart des cas, prise en charge par l'assureur de l'automobile qui doit garantir au minimum « *la responsabilité civile de toute personne ayant la garde ou la conduite*¹⁵⁰ ».

Ensuite, les rédacteurs des textes applicables en matière des accidents de la circulation ont prévu une procédure d'indemnisation accélérée des victimes.

Finalement, afin d'arrêter les discussions sur les postes d'indemnisation et de mettre fin à la disparité entre les juges, les juridictions ont adopté le 1^{er} janvier 2007 la nomenclature Dintilhac¹⁵¹. La nomenclature est subdivisée en plusieurs parties, la première qui est temporelle, partagée entre temporaire et permanent, et sur la typologie des préjudices qui sont les préjudices patrimoniaux et extrapatrimoniaux. La nomenclature ne fait que détailler les postes de préjudices indemnifiables, de sorte qu'il faut se référer à des référentiels portant sur le chiffrage dont le plus connu est le référentiel Mornet¹⁵².

Il sera pertinent donc d'aborder le droit des victimes à l'indemnisation de leurs préjudices et les postes d'indemnisation reconnus par le droit commun (section 1), le champ d'application de l'assurance obligatoire et des garanties facultatives (Section 2) et les procédures d'indemnisation (Section 3).

Section 1 : L'indemnisation des victimes, principe de réparation intégrale

Dans cette section, nous aborderons l'influence de la faute sur le droit de l'indemnisation des victimes directes et par ricochet (Paragraphe 1) et l'étude des postes de préjudices indemnifiables (Paragraphe 2).

¹⁵⁰ Art. L211-1 C.assur.

¹⁵¹ J.-Pierre Dintilhac (dir.), *Rapport du groupe de travail chargé de l'élaboration d'une nomenclature des préjudices corporels*, Ministère de la justice, 28 janvier 2005, disponible sur : [Nomenclature des postes de préjudices : rapport de M. Dintilhac - Ministère du Travail, de la Santé, des Solidarités et des Familles](#), consulté le 3 août 2025

¹⁵² C. Mornet (dir.), *Référentiel indicatif d'indemnisation des préjudices corporels*, Cour d'appel de Paris, 7e éd., 2024, disponible sur [Référentiel MORNET 2024 pdf \(8\).pdf](#), consulté le 03 août 2025

Paragraphe 1 : L'influence de la faute de la victime sur son droit d'indemnisation

A - L'influence de la faute de la victime directe

La victime directe conserve son droit à l'indemnisation de ses préjudices sauf s'il a commis une faute qui peut soit limiter soit exclure son droit à l'indemnisation. (Cf. Titre 1 Chapitre 1 section 2)

En cas de décès de la victime à la suite de l'accident, le droit à l'indemnisation intègre son patrimoine qui sera transmis, par application de l'article 724 du code civil, à ses héritiers ayant prouvé leurs qualités. Les indemnités allouées dans ce cas seront partagées selon les règles successorales applicables.

B - Les victimes par ricochet

La victime par ricochet n'est pas la personne qui a subi les dommages directement au cours de l'accident mais elle est un « *Tiers subissant un préjudice matériel ou moral du fait des dommages causés à la victime directe*¹⁵³ », qui sont au titre d'exemple les membres de la famille de la victime quel que soit handicapé ou décédé à la suite de l'accident.

Les victimes par ricochet disposent d'une action personnelle et directe envers le responsable, qui est séparée de celle de l'action successorale de sorte que les juges de fonds doivent quantifier séparément les indemnités allouées¹⁵⁴.

Cependant, cette action personnelle est limitée, en effet, la victime doit prouver un préjudice personnel, direct, certain et licite¹⁵⁵, et la Cour de cassation exige parfois, pour des postes d'indemnisation, une communauté de vie¹⁵⁶.

En matière des accidents de la circulation, l'article 6 de la loi de 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* ».

Comme le droit à la réparation est limité ou exclu selon les règles applicables à la victime directe, la Cour de cassation a déduit que son dommage doit être réparé « *sans autres*

¹⁵³ S. Guinchard (dir.), *Lexique des termes juridiques*, Dalloz, 32e éd., 2024, p. 1127, v° « Victime par ricochet », disponible sur : [Lexique des termes juridiques 2024-2025](#), consulté le 2 août 2025

¹⁵⁴ Cass. crim., 22 nov. 1990, n° 89-87.137; Bull. Crim, n°399

¹⁵⁵ P. Maistre du Chambon, mis à jour par S. Fournier, v° « Responsabilité civile », *JCl. Notarial Répertoire*, fasc. 220 : RÉGIME DE LA RÉPARATION – Action en réparation – Parties à l'instance, 5 sept. 2021, dernière mise à jour le 27 févr. 2023, disponible sur : [V° Responsabilité civile - Fasc. 220 : RÉGIME DE LA RÉPARATION. – Action en réparation. – Parties à l'instance](#), consulté le 03 août 2025

¹⁵⁶ Civ. 2e, 21 nov. 2013, n°12-28.168, Bulletin 2013, II, n° 223

*limitations ou exclusions que celles qui auraient été opposées à la victime directe*¹⁵⁷ », de sorte que dans le cas où la victime directe est une victime super privilégiée, la victime par ricochet bénéficierait de ces mêmes dispositions favorables.

Finalement, une divergence entre la deuxième chambre civile et la chambre criminelle sur la question de l'impact de la faute de la victime, par ricochet, sur son droit à l'indemnisation dans le cas où cette faute jouait un rôle dans la survenance du dommage. La deuxième chambre civile a considéré qu'il y a une absence d'influence sur son droit à l'indemnisation¹⁵⁸ tandis que la chambre criminelle a jugé que « *si le préjudice subi par un tiers du fait des dommages causés à la victime directe d'un accident de la circulation doit être, en principe, intégralement réparé, lorsqu'aucune limitation ou exclusion n'est applicable à l'indemnisation de ces dommages, il en est autrement lorsque le tiers, lui-même conducteur d'un VTM impliqué dans l'accident, est convaincu d'une faute en relation avec celui-ci*¹⁵⁹ ». La chambre mixte a suivi la position de la chambre criminelle, mettant fin ainsi à la divergence¹⁶⁰.

C – L'influence de l'état antérieur

Le principe de l'indemnisation est que le responsable ne doit prendre en charge que les préjudices résultant directement du fait dommageable, à l'exclusion des préjudices imputables à un état pathologique antérieur.

En matière des dommages corporels, si la pathologie en question s'est bien manifestée avant l'accident, l'indemnisation des préjudices doit être limitée à la partie qui excède l'état antérieur.

De l'autre côté, la jurisprudence retient que le droit d'indemnisation de la victime ne saurait être réduit en cas d'une prédisposition pathologique qui n'est révélée ou provoquée que par le fait dommageable¹⁶¹. Cependant, la cour a mis une limite dans le cas d'une pathologie latente révélée par l'accident si elle serait inéluctablement manifestée même sans la survenance du fait dommageable dans un délai prévisible¹⁶².

¹⁵⁷ Civ. 2e, 4 nov. 1987, no 86-15.177, P II, no 217

¹⁵⁸ Civ. 2e, 28 mars 1994, no 92-13.953, NP

¹⁵⁹ Crim. 15 mars 1995, n° 93-80.695, P n° 103

¹⁶⁰ Cass., ch. mixte, 28 mars 1997, no 93-11.078, P no 1

¹⁶¹ Civ. 2e, 15 fév. 2024, 22-20.994, NP

¹⁶² Civ. 2e, 20 mai 2020 n° 18-24.095, Publié au Bulletin

Après avoir étudié le droit à l'indemnisation des victimes, nous étudierons l'étendue de ce droit à l'indemnisation.

Paragraphe 2 : L'indemnisation des préjudices de la victime

A – l'indemnisation des préjudices aux biens

1 – L'indemnisation du préjudice principal

La Cour de cassation a jugé que l'indemnisation des dommages causés aux biens n'est assurée par le principe de réparation intégrale des dommages que par « *le remboursement des frais de remise en état de la chose ou par le paiement d'une somme d'argent représentant la valeur de son remplacement*¹⁶³ ». L'évaluation de ces dommages n'est pas subordonnée au rapport d'une facture qui correspond à l'avis de l'expert¹⁶⁴.

Ensuite, la Cour de cassation censure toute décision des juges de fonds qui déduit la vétusté de la chose chiffrer le montant de dommage, de sorte que l'indemnisation ne peut être limitée à la valeur vénale de la chose, qui correspond à la valeur de la vente de la chose au jour de l'accident en statuant que « *sans rechercher la valeur de remplacement du véhicule, la cour d'appel a violé les textes susvisés*¹⁶⁵ »

2 – Les préjudices accessoires

Les tribunaux ne versent pas uniquement la valeur de remplacement du bien endommagé ou détruit, mais versent aussi les frais supplémentaires engagés par la victime à la suite de l'accident.

Parmi ces dommages se trouvent les frais de location d'un autre véhicule terrestre à moteur, et la Cour de cassation censure les arrêts de refus de les prendre en considération au moment de la fixation de l'indemnisation de la victime qui a perdu son véhicule¹⁶⁶.

Outre les dommages aux biens, il existe les dommages corporels

B - L'indemnisation des victimes de dommages corporels

1- Les préjudices patrimoniaux

¹⁶³ Civ. 2e, 4 févr. 1982 n° 80-17.139, NP

¹⁶⁴ Civ. 2e, 16 oct. 2008 : *JurisData* n° 2008-045402 ; *Resp. civ. et assur.* 2008, comm. 358

¹⁶⁵ Civ. 2e., 31 mars 1993, n°91-18.691, *Bull. civ.*, II, n° 130

¹⁶⁶ Civ. 2e, 19 nov. 2009, n° 08-70.340, NP

Les préjudices patrimoniaux sont les préjudices qui ont un caractère pécuniaire correspondant à des pertes financières subies par la victime ou des gains manqués par celle-ci.

Les préjudices sont subdivisés en deux catégories, ceux temporaires ou avant consolidation et ceux post consolidation ou après consolidation, qui est défini comme « *la fin de la maladie traumatique, c'est-à-dire à la date, fixée par l'expert médical, de stabilisation des conséquences des lésions organiques et physiologiques*¹⁶⁷ », donc c'est la date à laquelle la situation de la victime ne peut plus évoluer n'est plus censé s'améliorer.

Les préjudices patrimoniaux avant consolidation sont : les frais de santé actuels qui portent sur les frais médicaux et pharmaceutiques. Pour les calculer de façon exacte, il convient d'ajouter les frais restant à la charge de la victime après la prise en charge des organismes sociaux.

Les pertes de gains professionnels actuels, qui doivent être calculées en net et hors incidence fiscale¹⁶⁸. Les salariés ont leur indemnisation limitée aux salaires nets¹⁶⁹, pour les professions libérales le calcul se fait par le biais des revenus déclarés à l'administration fiscale pour le calcul de l'impôt sur le revenu, qui se fait à la base de revenus nets comptables et non pas le chiffre d'affaires.

Le préjudice scolaire est considéré par la nomenclature comme un préjudice post-consolidation alors que le référentiel Mornet le place dans l'avant-consolidation, ce qui semble plus logique. Ce poste de préjudice est distinct et il est indemnisé selon l'année d'étude¹⁷⁰, par exemple la perte de l'année d'un lycéen est chiffrée à 10.000€ alors que celle d'un étudiant type universitaire est de 12.000€

Les frais divers sont toutes les dépenses qui n'entrent dans aucune de ces catégories, et qui doivent être justifiées au regard des besoins de la victime et non pas au regard des dépenses elles-mêmes.

Les préjudices patrimoniaux post consolidation sont les dépenses de santé futures, dites à échoir, qui doivent être annualisées puis capitalisées.

¹⁶⁷ V. Nomenclature Dintilhac, préc., p.29, II – Proposition de nomenclature formulée par le groupe de travail, [0 - Page de garde 27.9.5.wpd](#)

¹⁶⁸ Civ. 2e, 8 juill. 2004, n°03-16.173, Bulletin 2004 II N° 392 p. 330

¹⁶⁹ Civ. 2e, 5 mars 2020, n° 18-20.278, NP

¹⁷⁰ Civ. 2e, 8 mars 2018, n°17-10.142, NP

Les préjudices professionnels qui résultent de la perte de l'emploi ou du changement de ce dernier, qui sont évalués à partir des revenus antérieurs afin de déterminer la perte annuelle et l'incidence professionnelle portant sur la dévalorisation de la victime sur le marché du travail, intégrant les pertes de chances.

Enfin, les dépenses consécutives à la réduction d'autonomie, qui s'agit des « *dépenses spécifiques rendues nécessaires par les blessures telles que l'achat d'un fauteuil roulant, les frais d'adaptation de l'habitat ou du véhicule ou le recours à une tierce personne pour assister ou suppléer la victime dans ses activités quotidiennes*¹⁷¹ ».

La tierce personne est l'aide apportée à la victime pour accomplir les actes de la vie courante qu'elle n'a plus la capacité d'accomplir. Le poste est chiffré en fonction des besoins et n'est pas subordonné à la production des justifications des dépenses effectives¹⁷².

Les frais de logement adapté, ce poste résulte d'une expertise au cours de laquelle l'expert doit exposer si un aménagement du domicile est possible ou si un déménagement est nécessaire.

Finalement, les frais de véhicule adapté, l'existence de ce poste résulte normalement de l'expertise médicale, ce poste n'est pas subordonné à la condition que la victime conduise elle-même le véhicule, de sorte qu'elle peut être conduite par la personne désignée ou réputée comme la tierce personne.

2- Les préjudices extrapatrimoniaux

S'agissant des préjudices extrapatrimoniaux, ce sont les dommages corporels, psychiques et moraux de la victime directe qui sont également divisés entre postes avant et après consolidation.

Le déficit fonctionnel temporaire cherche à indemniser « *l'invalidité subie par la victime dans sa sphère personnelle pendant la maladie traumatique, c'est à dire jusqu'à sa consolidation*¹⁷³ ». Le chiffrage de ce poste est journalier, avec un montant qui se situe entre 25 et 33€ par jour avant d'être fractionné proportionnellement dans le cas d'une incapacité temporaire partielle. Les experts de leurs tours retiennent 4 niveaux d'incapacité qui sont le

¹⁷¹ V. Référentiel Mornet, préc., I – Les préjudices patrimoniaux, p.59

¹⁷² Civ. 2e, 15 déc. 2022, n°21-16.609, NP

¹⁷³ V. Nomenclature Dintilhac, préc., 2°) Préjudices extra-patrimoniaux, p.37

niveau I correspondant à 10 %, le niveau II correspondant à 25 %, le niveau III correspondant à 50 % et le Niveau IV correspondant à 75 %.

Les souffrances endurées s'agissent de toutes « *les souffrances physiques et psychiques, ainsi que des troubles associés, que doit endurer la victime durant la maladie traumatique, c'est-à-dire du jour de l'accident à celui de sa consolidation* ¹⁷⁴», la cotation médico-légale des souffrances endurées est notée sur 7 et qui joue entre 2000€ et 80 000€ voire plus en cas de souffrance exceptionnelle.

Le préjudice esthétique temporaire vise à réparer l'altération de l'apparence physique temporaire de la victime

Ensuite, s'agissant des préjudices extrapatrimoniaux permanents, sont : le déficit fonctionnel permanent qui cherche à indemniser le préjudice à la suite de l'incapacité médicalement constatée et qui a une incidence sur la fonction du corps humain. Il vise à réparer les incidences du dommage qui touchent exclusivement à la sphère personnelle de la victime. L'évaluation de ce poste de préjudice se fait par un pourcentage d'incapacité permanent qui est multiplié par le prix du point fixé selon les séquelles conservées, le taux d'incapacité et l'âge de la victime.

Le préjudice esthétique permanent cherche à réparer les atteintes physiques qui altèrent l'apparence physique de la victime, il est chiffré de façon semblable aux souffrances endurées.

Le préjudice d'agrément vise à indemniser « *l'impossibilité pour la victime de pratiquer régulièrement une activité spécifique sportive ou de loisirs* ¹⁷⁵». La victime doit les invoquer devant l'expert médical et doit apporter la preuve de la pratique de ces activités¹⁷⁶

Le préjudice sexuel recouvre la réparation de 3 aspects différents qui sont le préjudice morphologique lié à l'attente à l'organisme sexuel, le préjudice lié à l'acte sexuel qui repose sur la perte du plaisir lié à l'accomplissement de l'acte sexuel et le préjudice lié à l'impossibilité ou la difficulté à procréer¹⁷⁷.

Le préjudice d'établissement cherche à indemniser « *la perte d'espoir, de chance ou de toute possibilité de réaliser un projet de vie familiale "normale" en raison de la gravité du*

¹⁷⁴ V. Nomenclature Dintilhac, préc., 2°) Préjudices extra-patrimoniaux, p. 38

¹⁷⁵ V. Nomenclature Dintilhac, préc., 2°) Préjudices extra-patrimoniaux, p. 39

¹⁷⁶ Civ. 2e, 13 fév. 2020, n°19-10.572, NP

¹⁷⁷ Civ. 2e, 17 juin 2010, n° 09-15.842, Bulletin 2010, II, n° 115

handicap permanent, dont reste atteint la victime après sa consolidation : il s'agit de la perte d'une chance de se marier, de fonder une famille, d'élever des enfants et plus généralement des bouleversements dans les projets de vie de la victime qui l'obligent à effectuer certaines renoncements sur le plan familial¹⁷⁸ », l'indemnisation de ce poste de préjudice est naturellement très personnalisée et intimement liée à la situation concrète de la victime.

Le préjudice permanent exceptionnel était intégré dans la nomenclature Dintilhac pour ne pas créer une nomenclature trop rigide et de laisser une sorte de liberté pour les juges de fixer ou d'accorder des postes d'indemnisation qui ne font pas partie de la nomenclature de base.

Enfin, le préjudice d'angoisse de mort imminente correspond à la « *la souffrance extrême subie par la victime entre l'accident et son décès du fait de la conscience de sa mort imminente¹⁷⁹ », ce poste d'indemnisation a été reconnue, après une divergence entre les chambres de la cour de cassation, par un arrêt de sa chambre mixte en date de 2022 dans lequel elle a statué « sans indemniser deux fois le même préjudice que la cour d'appel, tenue d'assurer la réparation intégrale du dommage sans perte ni profit pour la victime, a réparé, d'une part, les souffrances endurées du fait des blessures, d'autre part, de façon autonome, l'angoisse d'une mort imminente¹⁸⁰ ». Le référentiel Mornet place ce poste dans les préjudices extra patrimoniaux temporaires, alors qu'il me semble plus pertinent de le considérer comme un préjudice d'un tiers groupe, car quelle que soit la conséquence de l'accident sur la victime en cas de survie avec des séquelles ou la mort, elle aura senti à ce moment qu'elle décèdera.*

3- Les postes d'indemnisation des victimes par ricochet

Les postes d'indemnisation de la victime indirecte, ils sont également divisés entre préjudices patrimoniaux et extra patrimoniaux.

Il est possible de citer la perte de revenus des proches. Le déficit fonctionnel permanent de la victime peut engendrer une perte ou une diminution de revenus pour les autres membres de la famille, spécialement lorsque les membres de la famille doivent modifier leur vie professionnelle pour assister la victime handicapée. Cette logique d'indemnisation s'applique également en cas de décès de l'assuré.

¹⁷⁸ V. Nomenclature Dintilhac, préc., 2°) Préjudices extra-patrimoniaux, p. 40

¹⁷⁹ V. Référentiel Mornet, préc., II – Les préjudices extra patrimoniaux, p.67

¹⁸⁰ Cass., ch. mixte, 25 mars 2022, n°20-15.624, Publié au bulletin

Les frais d'obsèques que vont devoir assumer les proches de la victime directe à la suite de son décès consécutif à la survenance du dommage.

Les frais divers, qui reprend toutes les dépenses occasionnées par l'accident et ses suites comme le déplacement

De l'autre côté, la nomenclature Dintilhac a reconnu quelques postes d'indemnisation des préjudices extrapatrimoniaux comme le préjudice d'affection qui vise à réparer l'affection que « *subissent certains proches à la suite du décès de la victime directe. Il convient d'inclure, à ce titre, le retentissement pathologique avéré que le décès a pu entraîner chez certains proches*¹⁸¹», et en cas de survie de la victime, il faut inclure le retentissement pathologique objectivé que la perception du handicap a pu entraîner chez certaines proches.

Finalement, le préjudice d'accompagnement est un préjudice moral dont sont victimes les proches de la victime directe pendant la période entre l'accident et le décès¹⁸².

Après avoir quantifié les préjudices que les victimes peuvent avoir droit, nous aborderons le rôle de l'assureur dans l'indemnisation des victimes.

Section 2 : L'assurance obligatoire et les garanties facultatives

Les dispositions portant sur l'assurance des véhicules terrestres à moteur instaurées par la loi de 1958 ont été affectées par plusieurs modifications, dont la dernière date de l'ordonnance du 6 décembre 2023¹⁸³, et sont aujourd'hui intégrées dans les articles L211-1 et suivants du code des assurances.

D'autres garanties dites facultatives, autrement dit non imposées par la loi, sont proposées par les assureurs pour assurer une meilleure couverture des assurés.

Il convient donc, de façon logique, d'étudier la garantie obligatoire de responsabilité civile (A) et les garanties facultatives (B).

A - La garantie de responsabilité civile dans le cadre du véhicule autonome

1 – L'assujettissement à l'obligation d'assurance

¹⁸¹ V. Nomenclature Dintilhac, préc., B - Nomenclature des préjudices corporels des victimes indirectes, p.44

¹⁸² Civ. 2e, 27 avr. 2017, n°16-14.389, NP

¹⁸³ Ordonnance n° 2023-1138 du 6 décembre 2023, portant transposition de la directive n° 2021/2118 du 24 novembre 2021 modifiant la directive 2009/103/CE concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité, *JORF* 7 déc. 2023

L'article L211-1 du code des assurances dispose que « *Toute personne physique ou toute personne morale autre que l'État, dont la responsabilité civile peut être engagée en raison de dommages subis par des tiers résultant d'atteintes aux personnes ou aux biens dans la réalisation desquels un véhicule est impliqué, doit, pour faire circuler celui-ci, être couverte par une assurance garantissant cette responsabilité [...] à l'exception des professionnels de la réparation, de la vente et du contrôle de l'automobile* »

Ensuite, cette disposition doit être complétée, car les professionnels de l'automobile sont assujettis à une assurance responsabilité civile professionnelle prévue dans l'article R 211-3 du code des assurances qui dispose que « *Les professionnels de la réparation, de la vente ou du contrôle de l'automobile sont tenus de s'assurer, pour leur propre responsabilité, celle des personnes travaillant dans leur exploitation, celle des personnes ayant la garde ou la conduite du véhicule, même sans y avoir été autorisées, ainsi que celle des passagers* ».

2 – La souscription de la police d'assurance

L'alinéa 5 de l'article L211-1 du code des assurances impose que le contrat d'assurance soit souscrit par une entreprise d'assurance agréée pour pratiquer les opérations d'assurance contre les accidents.

L'autorisation dont cet article fait mention est l'agrément accordé par l'ACPR¹⁸⁴ et donnée pour une ou plusieurs branches d'assurance. L'obtention de cet agrément est soumise à l'accomplissement des conditions prévues dans l'article L321-10 du code des assurances, parmi lesquelles il est possible de citer : les moyens techniques et financiers suffisants, le respect des exigences d'honorabilité et de compétence de ces dirigeants, et de respecter la répartition de son capital et de la qualité des actionnaires.

La souscription du contrat d'assurance commence par une proposition d'assurance émanant de l'assureur ou de l'assuré, lequel, en application de l'article L112-2 du contrat d'assurance, n'engage aucune des parties, en ajoutant que seule la police ou la note de couverture constate leur engagement réciproque.

¹⁸⁴ L'Autorité de contrôle prudentiel et de résolution (ACPR) est une autorité administrative, adossée à la Banque de France, chargée d'assurer le contrôle du secteur bancaire et assurantiel en France, [L'ACPR | Autorité de contrôle prudentiel et de résolution](#), consulté le 03 août 2025

Dans la pratique, l'assureur soumet un questionnaire à l'assuré, lequel, en application de l'article L113-2 du code des assurances, doit « *répondre exactement aux questions posées par l'assureur* », qui doivent constituer selon l'article L112-3 des questions précises.

Ce questionnaire permet à l'assureur de mettre en œuvre une tarification qui répond au risque que le souscripteur présente. Elle prend en considération les critères de véhicule classiquement divisés entre véhicules légers au-dessous de 3,5 tonnes, les véhicules supérieurs à 3,5 tonnes concis pour le transport des marchandises et dont la tarification dépend de la matière transmise, enfin les cyclomoteurs et les autres véhicules de moins de 125 cm³¹⁸⁵.

L'assureur prend également des critères liés à la personne du souscripteur qui sont l'âge, la date de permis de conduire, la méthode d'apprentissage et l'évolution du Bonus-Malus.

La vérification de ces informations par l'assureur avant la conclusion du contrat se fait par le billet de relevé d'information prévu dans l'article A121-1 du code des assurances établi par l'ancien assureur, le permis de conduire, le certificat d'immatriculation et la profession du conducteur désigné.

Le contrat d'assurance est un contrat consensuel qui est conclu dès la rencontre des volontés de l'assureur et de l'assuré¹⁸⁶. La preuve du consentement de l'assuré peut se déduire par la proposition de l'assurance, sous réserve qu'elle soit datée et signée par le souscripteur, tout en mentionnant le montant de la prime, l'accord sur le projet d'assurance ou le paiement d'une cotisation ou d'un acompte. Le consentement de l'assureur peut être soit temporaire par le billet de la note de couverture, soit définitif par la police d'assurance. La preuve d'un tel consentement peut émaner par la signature de la police par l'assureur¹⁸⁷ ou par l'encaissement de l'assureur d'une prime de montant supérieur à celle de l'acompte¹⁸⁸.

2- La couverture des préjudices des victimes

L'assureur doit couvrir tous les dommages subis par des tiers quelle que soit la typologie des dommages, sous réserve des causes exonératoires ou limitatives de responsabilité de l'assuré. La définition du tiers inclut toutes les personnes non responsables du dommage. Le législateur, pour des questions de protection des victimes, a introduit dans l'alinéa 6 de

¹⁸⁵ Art. R311-1 du C.Route

¹⁸⁶ Civ. 2^e, 14 juin 2007, n° 06-15.955 *Bull. civ.*, II, N° 153

¹⁸⁷ Civ. 1^{re}, 14 juin 1977 n° 76-10.449: *Bull. civ.*, I, no 273

¹⁸⁸ Civ. 1^{re}, 15 févr. 1978, n° 75-15.796, *Bull. civ.*, I N°61

l'article L211-1 du code des assurances qui qualifie comme tiers la famille du conducteur ou de l'assuré, ainsi que les élèves d'un établissement d'enseignement de la conduite des véhicules terrestres à moteur.

Les dommages subis par les auteurs ou coauteurs de vol ne sont pas pris en charge par l'assurance obligatoire ; en revanche, dans le cas d'accident au cours duquel ils étaient victimes, ils conserveront le droit d'effectuer un recours envers l'assureur du véhicule responsable.

4- La garantie de responsabilité civile et le véhicule autonome

L'assureur, par application de l'article L211-1 du code des assurances, doit garantir obligatoirement dans son contrat d'assurance la responsabilité de toute personne ayant la garde ou la conduite du véhicule, des passagers et l'article R211-2 du code des assurances ajoute le propriétaire du véhicule à la liste des personnes dont leur responsabilité est garantie.

De sorte que l'indemnisation des tiers échappe à la discussion de la notion du conducteur ou de piratage de responsabilité entre le système de la délégation de conduite ou l'activateur de ce système. La qualification retenue est sans influence sur l'assureur de ce véhicule qui sera objectivement obligé d'indemniser les victimes avant d'effectuer les recours.

Après avoir vu la garantie obligatoire qui doit être souscrite en cas de circulation du véhicule, nous étudierons, dans un second temps, les garanties facultatives

A - Les garanties facultatives

1 – Représentation générale

L'article 1102 du code civil met la base de la liberté contractuelle en disposant que *« chacun est libre de contracter ou de ne pas contracter, de choisir son cocontractant et de déterminer le contenu et la forme du contrat dans les limites fixées par la loi »*

Les garanties facultatives ne sont pas encadrées comme l'assurance obligatoire mais doivent évidemment respecter les dispositions de droit commun des assurances spécialement dans ces articles L112-1 et suivant.

Parmi les garanties que l'assureur a créées pour répondre aux demandes du marché, il est possible de citer¹⁸⁹ la garantie bri de glace qui permet d'indemniser les dommages causés

¹⁸⁹ Service-public.fr, Assurance auto : garanties facultatives et assurance "tous risques", Ministère chargé de l'intérieur, disponible sur : [Assurance auto : garanties facultatives et assurance "tous risques" | Service-Public.fr](#), consulté le 2 août 2025.

au pare-brise, la garantie incendie qui prend en charge les dommages aux véhicules subis à la suite d'un incendie quelle que soit la source de son survenance intérieure ou extérieure.

La garantie catastrophe naturelle, prévue dans les articles L125-1 du code des assurances, qui indemnise les dommages subis aux véhicules à la suite d'une catastrophe naturelle constatée par la parution d'un arrêté interministériel reconnaissant cet état sur la commune où le véhicule a été stationné au moment du sinistre.

D'autres garanties accessoires peuvent être souscrites, comme la protection juridique qui permet d'obtenir des conseils ou l'assistance d'un avocat en cas de litige dont l'objet est l'utilisation des véhicules.

1 – La garantie dommage corporel du conducteur

Cette garantie vise à indemniser les dommages subis par le conducteur fautif selon les règles du code de la route et qui ne peuvent donner lieu à une indemnisation selon l'application de la réglementation relative à l'accident de la circulation.

Les prestations forfaitaires sont les garanties dont le montant de l'indemnisation en cas de réalisation de sinistre est prédéterminé dans le contrat¹⁹⁰. En revanche, les prestations forfaitaires ne peuvent faire l'objet d'une subrogation par l'assureur dans les droits de l'assuré pour effectuer un recours en cas d'un éventuel responsable¹⁹¹ ;

En revanche, les prestations indemnitaires sont les garanties dont le montant d'indemnisation en cas de réalisation de risque n'est pas prédéterminé dans le contrat mais suivent les méthodes de chiffrage et de calcul de droit commun applicables à la réparation des préjudices corporels¹⁹². L'assureur conserve le droit de subroger l'assuré dans ses droits afin d'effectuer un recours à l'encontre d'un éventuel responsable¹⁹³.

Cette garantie est facultative, est importante dans le cadre d'un véhicule autonome, car elle permet à l'activateur de la délégation de conduite d'échapper à la discussion de sa qualification ou non du conducteur, mettant ainsi à la charge de l'assureur d'entretenir ces discussions et d'effectuer les éventuels recours.

¹⁹⁰ L131-1 du C.assur.

¹⁹¹ L131-2 du C.assur.

¹⁹² L121-1 du C.assur.

¹⁹³ L121-12 du C.assur.

Les rédacteurs du texte n'ont pas uniquement prévu la responsabilité et les préjudices qui voient être prises en charge par l'assurance obligatoire, mais ils ont aussi prévue une procédure d'indemnisation

Section 3 : les procédures d'indemnisation des victimes par l'assureur

La loi de 1985, dont l'objectif est d'améliorer la situation des victimes des accidents de la circulation, a encadré le régime d'indemnisation en mettant en place une procédure amiable afin de limiter les contentieux.

Les dispositions de cette loi ont été complétées par un décret du 18 mars 1988¹⁹⁴ et une loi du 1^{er} août 2003¹⁹⁵, qui ont été consacrées dans la partie législative dans les articles L211-9 à L211-25 et dans la partie réglementaire dans les articles R211-29 à R211-44 du code des assurances.

Nous aborderons donc la procédure amiable d'indemnisation (paragraphe 1) et les spécificités de l'action en justice (paragraphe 2).

Paragraphe 1 : La procédure amiable d'indemnisation

A – L'assureur et la victime concernée

L'article L211-9 du code des assurances dispose que « *l'assureur qui garantit la responsabilité civile du fait d'un véhicule terrestre à moteur est tenu de présenter à la victime une offre d'indemnité [...] en cas de pluralité de véhicules, et s'il y a plusieurs assureurs, l'offre est faite par l'assureur mandaté par les autres* ».

En cas d'un accident impliquant un seul véhicule et une ou plusieurs victimes, l'application de cet article ne pose aucun problème car l'assureur de véhicule sera chargé d'effectuer cette procédure

Pour faire face à la difficulté de l'application de cet article en cas d'implication de plusieurs véhicules, les assureurs ont mis en place une convention dite la « *convention d'indemnisation et de recours corporel automobile* ». La convention n'est pas opposable à la

¹⁹⁴ Décret n°88-261 du 18 mars 1988, RELATIF A LA CODIFICATION DE TEXTES REGLEMENTAIRES CONCERNANT LES ASSURANCES, *JORF* du 20 mars 1988

¹⁹⁵ LOI n° 2003-706 du 1er août 2003, de sécurité financière, *JORF* du 2 août 2003

victime¹⁹⁶ et elle vise à fixer l'assureur qui sera chargé de représenter l'offre à la victime avant d'effectuer un recours envers les autres assureurs. La désignation de l'assureur chargé d'instruire le dossier se fait de la victime par victime.

L'offre d'indemnisation doit être effectuée en cas de survie de la victime à sa personne, même en cas de saisine d'avocat¹⁹⁷. Cependant, si la victime est un mineur ou majeur protégé, l'offre doit être transmise à celui qui la représente, or l'article L211-15 du code des assurances dispose que la transaction doit être soumise au juge des affaires familiales ou juge de tutelle pour autorisation. En cas de décès de la victime, l'assureur doit soumettre l'offre d'indemnisation aux héritiers de la victime et, le cas échéant, à son conjoint¹⁹⁸. Enfin, les tiers payeurs ne sont pas réellement des victimes mais ont un droit à récupérer par effet de subrogation les montants qui ont versés à la victime, ces tiers payeurs sont les organismes de sécurité sociale, les mutuelles, mes institutions de prévoyance, l'employeur public ou privé, etc...

B – La mise en place de la procédure

1– Les informations réciproques

L'assureur doit obtenir certaines informations énumérées par les articles R211-37 et R211-38 du code des assurances de la part de la victime ou de ses ayants droit. Les informations sont les prénoms et le nom, lieu et date de naissance, l'activité professionnelle et les revenus, les pièces médicales et, dans le cas d'espèce, le certificat de consolidation, la liste des tiers payeurs et le lieu où les correspondances doivent être adressées.

L'assureur, de son côté, en application des articles L211-10 et suivants du code des assurances, doit informer la victime, sous peine de nullité de la transaction, de son droit d'obtenir par demande simple le procès-verbal d'enquête ou de police, de se faire assister par un avocat ou, dans le cas d'examen médical, par un médecin.

Une obligation d'information envers les tiers payeurs incombe également à la charge de l'assureur, car la liste des débours qui sera transmise par ces organismes sera prise dans le

¹⁹⁶ Civ. 2^e, 20 juin 2024, n°22-22.491, Publié au Bulletin

¹⁹⁷ Civ. 2^e, 5 avr. 2007, n° 06-12.053, NP

¹⁹⁸ L211-9 du C.assur.

calcul des préjudices totaux mais seront imputables de l'indemnité finale versée à la victime. Les tiers payeurs de leur côté ont l'obligation de produire la liste des créances qui doivent être envoyées dans un délai de 4 mois qui précède la demande de l'assureur, sous peine de déchéance de leurs droits¹⁹⁹.

2- L'expertise médicale

L'assureur doit informer la victime au moins 15 jours avant l'examen sur l'identité du médecin choisi, la date et le lieu d'examen ainsi que du nom de l'assureur pour le compte de qui il le fait, ainsi que de son droit d'être accompagné par un médecin de son choix. L'expert doit examiner la victime et établir un rapport qui reprend les postes des préjudices.

Le rapport établi par l'expert doit être transmis dans un délai de 20 jours à l'assureur, à la victime et au médecin qui a assisté cette dernière

3- L'offre de l'assureur envers la victime

Le délai pour que l'assureur forme l'offre dépend du cas d'espèce, en effet, en cas de réclamation de la victime, le délai est de 3 mois. Dans les autres situations, incluant le cas où la victime n'arrive pas à établir la responsabilité de la victime, c'est un délai de 8 mois à compter de l'accident.

L'alinéa 2 de l'article L211-9 du code des assurances confirme le principe du droit à la réparation intégrale des victimes en indiquant que : « *L'offre comprend alors tous les éléments indemnisables du préjudice, y compris les éléments relatifs aux dommages aux biens lorsqu'ils n'ont pas fait l'objet d'un règlement préalable* ».

L'offre définitive doit être formulée par écrit et ne peut être faite par une somme forfaitaire, mais doit reprendre l'évaluation de chaque chef de préjudice, les créances de tiers

¹⁹⁹ Cass. 2e civ., 4 oct. 2012, n° 11-25.063, *Bull. Civ.*, II, n° 160

et les sommes finales qui reviennent à la victime²⁰⁰. Finalement, l'offre doit être accompagnée par une copie des décomptes produits par les tiers payeurs.

4- L'acceptation de l'offre et la transaction

La transaction en cas d'accident de la circulation est différente en quelque point de celle de droit commun prévue dans les articles 2044 et suivants du code civil. La transaction de droit commun est soumise à des concessions réciproques, ce qui n'est pas le cas pour celle issue de la loi Badinter.

Les rédacteurs de texte n'ont pas imposé un délai dans lequel la victime est tenue de répondre à l'offre émise par l'assureur. En revanche, l'assureur, au cours de ce délai, aura la capacité de modifier l'offre en fonction de la situation de la victime. En effet, la Cour de cassation a jugé que l'offre n'engage l'assureur sauf s'il était accepté par la victime²⁰¹.

La victime conserve, en cas d'acceptation de l'offre, d'un droit d'ordre public de dénonciation de 15 jours ; ensuite, cette faculté doit être apparente dans la transaction sous peine de nullité relative.

L'assureur a l'obligation de verser l'indemnité dans un délai d'un mois suivant la fin du délai de dénonciation. Le manquement à cette obligation engendre un paiement des intérêts calculé au taux légal majoré de moitié au cours des deux premiers mois, puis au double du taux légal.

Enfin, l'acceptation de l'offre d'indemnisation par la victime constitue une fin de non-recevoir à toute éventuelle remise en cause, en effet, l'article 2052 du code civil dispose que « *La transaction fait obstacle à l'introduction ou à la poursuite entre les parties d'une action en justice ayant le même objet* ».

²⁰⁰ Cass. 2e civ., 10 juin 2004, n°03-12.947 : RGDA 2004, p. 616

²⁰¹ Cass. 2e civ., 2 juill. 2015, n°14-21.562, *Bull.civ.*, n° 834,

La jurisprudence a confirmé l'irrecevabilité de l'action de la victime en demande des compléments d'indemnisation sur des postes non prévus dans la transaction, en jugeant qu'une telle action heurte « à l'autorité de chose jugée entre les parties de la transaction²⁰² ».

Si cette procédure d'indemnisation a diminué les procédures judiciaires, elle n'a pas pu l'exclure.

Paragraphe 2 – La procédure subsidiaire devant les juridictions

A – Les hypothèses d'un tel recours

1 – Le principe

La victime conserve, en tout état de cause, son droit de saisir la justice pour faire prévaloir ses droits ; la procédure de transaction n'est obligatoire qu'à l'assureur.

2 – La pratique

La pratique démontre deux hypothèses principales au recours judiciaire. La première porte sur les cas dans lesquels les conditions de l'application de la réglementation liée à l'accident de la circulation ne sont pas remplies. La deuxième hypothèse est celle de l'échec de la procédure de transaction.

B – Les spécificités de la procédure judiciaire en cas d'accident de la circulation

1 – Le juge compétent et les parties participant à l'affaire

Le Tribunal judiciaire est par principe compétent pour juger les affaires en matière d'accident de la circulation, au cours duquel le tribunal statue par juge unique²⁰³.

Les articles 39 à 42 de la loi de 1985 obligent le demandeur à mettre en cause les tiers-payeurs pour effectuer une déclaration de jugement commun. L'obligation a été instaurée par les rédacteurs du texte afin de concentrer en une seule procédure l'ensemble des questions d'indemnisation de la victime. Le manquement à cette obligation entraîne la nullité de la décision qui pourra être demandée dans un délai de deux ans à partir du jour où la décision est devenue définitive. La demande peut être effectuée soit à la requête du ministre public, soit à la demande du tiers-payeur.

²⁰² Cass. crim., 13 juin 2017, n° 16-83.545 Publié au bulletin

²⁰³ art. R. 212-8 du COJ

Le Fonds de garantie des assurances obligatoires conserve le droit d'intervenir volontairement devant toute juridiction²⁰⁴, y compris l'appel, pour contester le principe ou le montant de l'indemnité réclamée au responsable de l'accident ou à son assureur ainsi que le défaut d'assurance du responsable²⁰⁵.

2 – Les intérêts moratoires spéciaux

En cas d'action de justice, les intérêts moratoires suivent un régime spécifique prévu dans l'article L211-18 du code des assurances qui dispose qu'en cas de condamnation *« résultant d'une décision de justice exécutoire, même par provision, le taux de l'intérêt légal est majoré de 50 % à l'expiration d'un délai de deux mois et il est doublé à l'expiration d'un délai de quatre mois à compter du jour de la décision de justice, lorsque celle-ci est contradictoire et, dans les autres cas, du jour de la notification de la décision »*. La cour a ajouté que cette majoration des intérêts moratoires doit porter sur la totalité des indemnités allouées par la juridiction avant l'imputation de la créance revenant aux tiers payeurs et des provisions déjà versées²⁰⁶.

L'assureur doit indemniser les victimes, mais conserve le droit d'effectuer des recours pour récupérer les sommes versées au nom des co-responsables.

²⁰⁴ Art. L.420-5 C.assur.

²⁰⁵ Crim. 28 avr. 1987, no 85-92.490, P no 172

²⁰⁶ Civ. 2e, 30 avr. 2014, n°13-16.387, NP

Chapitre 2 : L'exercice des recours post indemnitaires

Si l'assureur de responsabilité civile du responsable principal doit indemniser la victime, il fallait lui créer un droit de recours envers les autres responsables pour demander le partage de la charge de la dette. Autrement dit, la non-existence de ce droit créera un effet d'aubaine en faveur des coresponsables.

Le législateur pour pallier cette problématique a reconnu un droit de subrogation légale de l'assureur dans le droit de son assuré, intégrée aujourd'hui dans l'article L121-12 du code des assurances lequel dispose « *l'assureur qui a payé l'indemnité d'assurance est subrogé, jusqu'à concurrence de cette indemnité, dans les droits et actions de l'assuré contre les tiers qui, par leur fait, ont causé le dommage ayant donné lieu à la responsabilité de l'assureur* ».

Ensuite, la complexité de la matière reste celle d'étude de la qualité de l'activateur de la fonctionnalité de la délégation de conduite et l'articulation des deux régimes de responsabilité civile.

À la vue de ces problématiques, nous aborderons la qualité de l'activateur de la fonctionnalité de la délégation de conduite avec la question des données (section 1) avant de passer sur la question de l'articulation des deux régimes de responsabilité (Section 2).

Section 1 : Un encadrement strict de l'exploitation des données du véhicule

La définition classique du conducteur est de celui qui a la possibilité de maîtriser les moyens de locomotion du véhicule terrestre à moteur²⁰⁷ et sur laquelle il dispose des pouvoirs de commandement²⁰⁸.

L'importance, dans le cadre de notre étude, est de tenter de ne pas donner à l'activateur du système de délégation de conduite une nouvelle qualification (paragraphe 1) et de résoudre la question des données qui sera sans doute un élément essentiel à l'établissement des responsabilités (Paragraphe 2).

²⁰⁷ Civ. 2^e, 14 janv. 1987, n°85-14.655, *Bull. civ.*, II, n° 2, p. 2

²⁰⁸ Civ. 2^e, 29 juin 2000, n°s 98-18.847, 98-18.848, P II, n° 10

Paragraphe 1 : L'appréciation de la qualité de l'acteur de la fonctionnalité de la délégation de conduite

La définition du conducteur est remise en cause face à l'émergence du véhicule autonome, certains auteurs sont partisans de la garde divisée (A) alors que je suis partisan de la conservation de la qualité du conducteur à l'activateur du système de délégation de conduite (B).

A – L'exclusion de la garde divisée

1 – Le principe

Certains auteurs ont proposé de revenir vers une jurisprudence ancienne qui divise le gardiennage de la chose, en créant deux gardiens, le premier qui est le gardien du comportement et le deuxième qui est le gardien de la structure²⁰⁹. Cette théorie dite de la garde divisée a été élaborée par Bertold Goldman, et la Cour l'applique sur des choses ayant un « *dynamisme propre et dangereux*²¹⁰ ».

La théorie a été créée pour résoudre la situation dans laquelle, la personne ayant normalement la garde n'était pas en mesure de prévenir les dommages causés par les vices ou défauts qui contenaient la chose car il ne maîtrisait pas leur contenu ou leur fonctionnement.

La première application de cette théorie par la haute Cour Française portait sur l'explosion des bouteilles d'oxygène liquide qui a blessé un des préposés du transporteur et au cours de laquelle elle a statué que : « *au lieu de se borner à caractériser la garde par la seule détention matérielle, les juges du fond devaient, à la lumière des faits de la cause et compte tenu de la nature particulière des récipients transportés et de leur conditionnement, rechercher si le détenteur auquel la garde aurait été transférée avait l'usage de l'objet qui a causé le préjudice, ainsi que le pouvoir d'en surveiller et d'en contrôler tous les éléments*²¹¹ ». La garde de la structure a été retenue pour le propriétaire ou le fabricant de la chose, alors que la garde de comportement est retenue pour celui qui aurait, par application classique de la notion de gardien, conservé cette qualité. Au titre d'exemple, la qualité de gardien de la

²⁰⁹ Vingiano, « Quel avenir juridique pour le conducteur d'une voiture intelligente ? », *Les Petites Affiches LPA*, n° 239, du 1 déc. 2014 p. 6. – O. Gout (coord.), *Responsabilité civile et intelligence artificielle*, Bruylant, Collection GRERCA, 2022, p. 312 (*contra*)

²¹⁰ Civ. 2^e, 20 juill. 1981, n° 80-10.450, *Bull. civ.*, n° 170

²¹¹ Civ. 2^e, 5 janv. 1956, nos 56-02.126 et 56-02.138, *Bull. civ.*, II, N. 2

structure a été retenue pour le fabricant d'un poste de télévision qui implose, alors que le constructeur a été qualifié de gardien de comportement²¹².

La Cour de cassation n'a pas limité l'application de cette théorie sur des choses ayant un dynamisme propre et dangereux, mais elle l'a appliquée sur des choses qui ne sont intrinsèquement dangereuses, ce qui est le cas d'un avion utilisé par trois passagers²¹³.

2 – L'intérêt de son application

En considérant que le fabricant du logiciel conserve la qualité de gardien de la structure et que l'activateur de la fonctionnalité de la délégation de conduite, les victimes conserveront leur droit à l'indemnisation de leur préjudice car l'assureur, à titre de rappel, doit garantir la responsabilité du gardien.

Cependant, cette division permettra à l'assureur de retourner en cas de dommages envers le gardien de structure, autrement dit le fabricant, pour demander l'indemnisation de ses préjudices.

3– Limite

L'application du garde divisé est soumise à des conditions. La première porte sur le vice de la chose, ce vice ne saurait être interprété dans le cadre de véhicule autonome au sens de l'article 1641 du code civil portant sur les vices cachés, mais plus dans le sens de la défectuosité du produit.

Dans un second temps, la Cour de cassation n'attribue la qualité de gardien de la structure à celui qui n'est en possession de la chose depuis longtemps. Le plafond de cette durée n'a pas été défini par la Cour de cassation, mais il est possible de la rapprocher avec le régime de produit défectueux en considérant que ce délai est limité aux dix ans de la mise sur le marché du produit.

Dans un troisième temps, il faut caractériser un manquement à une obligation d'information de la part du gardien de la structure envers le gardien du comportement. La

²¹² Civ. 2^e, 30 nov. 1988, n°86-14.325, *Bull. civ.*, II, n° 240

²¹³ Civ. 1^{re}, 27 févr. 2007, no 03-16.683, *Bull. civ.*, I, no 89

Cour de cassation, dans l'arrêt d'orge fermenté, a retenu la responsabilité de cette compagnie en statuant que cette dernière n'avait pas « *attiré l'attention de la société Cardem (la victime) sur le risque que celle-ci ne pouvait normalement envisager, ce dont il résultait que la société La Malterie de la Moselle avait conservé la garde de la chose, instrument du dommage*²¹⁴ ».

La condition de manquement à l'obligation d'avertir la victime fait échec à l'opportunité de l'application de cette théorie sur le véhicule autonome ; en effet, une obligation d'information incombe au professionnel vendeur du véhicule envers le consommateur²¹⁵. Ensuite, en cas de manquement à cette obligation d'information, l'action de la part de la victime ne sera pas fondée sur la garde divisée mais sur ce manquement qui est objectivement plus facile à établir. D'autant plus que le professionnel doit établir dans le contrat de vente ou de location du véhicule autonome qu'il a accompli cette obligation en prouvant que le consommateur les a pris en connaissance²¹⁶. Donc, la seule hypothèse dans laquelle cette théorie pourra s'appliquer est dans le cas d'une relation contractuelle à des fins exclusivement professionnel et non pas avec l'acheteur ou locataire lambda, limitant ainsi le champ d'application prévisible de la théorie.

La théorie de la garde divisée semble inopportune en cas du véhicule autonome, de sorte qu'il sera plus judicieux de conserver la qualité du conducteur à l'activateur de la fonctionnalité de la délégation de conduite

B – La conservation de la qualité du conducteur

1- L'interprétation des textes

Le principe est que « *Tout véhicule en mouvement ou tout ensemble de véhicules en mouvement doit avoir un conducteur*²¹⁷ », le droit positif en matière des véhicules autonomes reprend ce rôle primordial du conducteur.

Le gouvernement, par une ordonnance de 2021, a mis à la charge du conducteur le pouvoir d'activer le système de délégation de conduite²¹⁸. Ensuite, vers la fin de l'utilisation de cette

²¹⁴ Civ. 1re, 9 juin 1993, n^{os} 91-10.608 et 91-11.216, *Bull. civ.*, I, N^o 213

²¹⁵ Art. L224-68-1 du code de la consommation

²¹⁶ Art 6 de l'Arrêté du 8 décembre 2022, fixant le contenu et les modalités de fourniture de l'information obligatoire relative aux conditions d'utilisation du système de conduite automatisé équipant un véhicule, JORF du 29 déc. 2022, [Arrêté du 8 décembre 2022 fixant le contenu et les modalités de fourniture de l'information obligatoire relative aux conditions d'utilisation du système de conduite automatisé équipant un véhicule - Légifrance](#), consulté le 03 août 2025

²¹⁷ Art. R412-6 du C.route.

²¹⁸ Art 3 de l'ordonnance n^o2021-443 du 14 avril 2021 relative au régime de responsabilité pénale applicable en cas de circulation d'un véhicule à délégation de conduite et à ses conditions d'utilisation, JORF du 15 avr. 2021, Texte n^o 36, disponible sur : [Ordonnance n^o 2021-443 du 14 avril 2021 relative au régime de responsabilité pénale applicable en cas de circulation d'un véhicule à délégation de conduite et à ses conditions d'utilisation - Légifrance](#), consulté le 3 août 2025.

fonctionnalité, l'ordonnance réemploie le terme « *conducteur* » qui doit reprendre en main la conduite de véhicule²¹⁹. La rédaction implique que l'activateur de cette fonctionnalité et de celui qui devait reprendre le contrôle du véhicule à la qualité du conducteur, ce qui ne cause aucun problème. Dans l'hypothèse où la délégation de conduite a été activée non pas par celui qui avait le contrôle du véhicule mais par un passager, et qu'à cet instant un accident s'est déroulé, la qualité de conducteur sera transférée à ce passager en application du principe jurisprudentiel de « *conducteur de fait*²²⁰ ».

La question se pose pour savoir si l'activateur de la délégation de conduite conserve la qualité du conducteur entre les deux temps, or, l'exécutif a également réemployé le terme conducteur en disposant que « *le conducteur doit également se tenir en état et en position d'effectuer sans délai une reprise en main*²²¹ ». Par analogie et par une interprétation stricte des textes, il sera possible de considérer que cette personne conserve sa qualité de conducteur.

2 – Limite

Cependant, ces textes ne portent pas sur les véhicules totalement automatisés, lesquels ont leurs propres textes spéciaux qui mettent une obligation de sécurité à l'organisateur de service, le concepteur (fabricant) ou l'exploitant, envers les « usagers »²²². Dans le cadre de ce véhicule, aucune personne physiquement présente dans le corps du véhicule, hors cas exceptionnel, ne saura être considérée comme le conducteur du véhicule. La position retenue par le gouvernement français est parfaite dans le cadre du type le plus avancé de véhicules, car dans ce cas il y a une absence d'une activation d'une délégation de conduite mais elle est en réalité préalablement activée dans le véhicule.

3- Proposition du texte

L'interprétation de ces textes, hors prononciation de la jurisprudence ou du législateur, resterait une opinion simple qui peut faire l'objet d'un débat long et coûteux devant les juridictions, mettant ainsi en cause le principe de la réglementation en matière d'accident de la

²¹⁹ V.art. 3 de l'ordonnance du 14 avril 202, préc.

²²⁰ Cass, crim, 22 juin 2005, n°04-85.340, *Bull. crim.* 2005 n° 192

²²¹ Art 3 du Décret n° 2021-873 du 29 juin 2021 portant application de l'ordonnance n° 2021-443 du 14 avril 2021 relative au régime de responsabilité pénale applicable en cas de circulation d'un véhicule à délégation de conduite et à ses conditions d'utilisation, JORF du 1 juill. 2021, Texte n°44, Disponible sur: [Décret n° 2021-873 du 29 juin 2021 portant application de l'ordonnance n° 2021-443 du 14 avril 2021 relative au régime de responsabilité pénale applicable en cas de circulation d'un véhicule à délégation de conduite et à ses conditions d'utilisation - Légifrance](#), consulté le 3 août 2025

²²² Art. L1514-6 du Code des transports

circulation qui tend à accélérer l'indemnisation des victimes. Donc, il est possible de proposer d'ajouter deux alinéas à l'article 4 de cette loi et qui sera rédigée ainsi :

« La faute commise par le conducteur du véhicule terrestre à moteur a pour effet de limiter ou d'exclure l'indemnisation des dommages qu'il a subis.

La personne ayant activé la délégation de conduite, dans le cadre d'un véhicule partiellement ou hautement automatisé, est réputée conducteur pour l'application des dispositions de la présente loi.

En cas de circulation d'un véhicule totalement automatisé, le concepteur du système de conduite, l'organisateur du service de transport, ou, le cas échéant, à l'exploitant du véhicule sont réputés conducteurs pour l'application des dispositions de la présente loi »

Cette proposition de texte permettra de conserver la finalité de la loi de 1985 en obligeant l'assureur de la responsabilité du véhicule autonome d'indemniser les victimes. L'assureur, dans ce cas, conservera un choix entre l'indemnisation du « conducteur » avant d'effectuer un recours à l'encontre du fabricant du véhicule ou de ne pas intervenir sur ses préjudices, évidemment sous réserve que des garanties facultatives ne soient pas souscrites.

Dans la continuité, le dernier alinéa permettra de faire échapper les usagers de la discussion portant sur le droit d'indemnisation en les qualifiant des passagers, sauf en cas d'une faute inexcusable, cause exclusive de l'accident ou un fait volontaire. (Cf. Titre 1, Chapitre 1, Section 2, paragraphe 2, B)

Finalement, pour limiter la discussion sur la répartition de responsabilité entre le fabricant du véhicule autonome et celui du conducteur ou l'utilisateur, une preuve facilement établie doit être conçue. La preuve dans cette matière sera logiquement les données, lesquelles seront abandonnées au vu du traitement maximal qui nécessite chaque décision prise par la machine.

Paragraphe 2 : Le droit positif en matière de données émanant du véhicule autonome

A- L'intervention de la Commission Nationale de l'Informatique et des Libertés

1- le Règlement général sur la protection des données

Le règlement, dit le Règlement général sur la protection des données, a pour objectif de protéger les personnes physiques face au traitement de leurs données personnelles.

Le règlement définit les données à caractère personnel comme : « toute information se rapportant à une personne physique identifiée ou identifiable²²³ ». Le champ d'application est défini dans les articles 23 et 24 de ce règlement, qui indiquent que le traitement des données des personnes physiques situées dans l'Union européenne est soumis à son application, et ce, quel que soit le lieu d'établissement du responsable de traitement ou de son sous-traitant.

2- Les principes

La Commission Nationale de l'Informatique et des Libertés (CNIL), dans deux publications et documents, a permis de déduire une règle de conduite qui doit être adoptée par ces différentes entités : le « *Pack de conformité*²²⁴ » qui traite le sujet des véhicules connectés et « *les grands traitements du secteur de l'assurance et leurs bases légales*²²⁵ »

1 - La loyauté : la collecte qui doit assurer la transparence vis-à-vis des personnes concernées.

2 - La durée limitée de conservation des données

3 -La finalité : les données ne doivent être recueillies et traitées que pour un usage déterminé, explicite et légitime

4 - L'information et le consentement des personnes concernées, qui doit porter sur l'identité du responsable de traitement ou de son représentant, des destinataires ou catégories de destinataires des données, le transfert de données effectuées vers des pays non membres de

²²³ Art. 4, Art. 4 du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 (RGPD), relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, JOUE L 119 du 4 mai 2016, p. 1, disponible sur : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A32016R0679>, consulté le 2 août 2025.

²²⁴ CNIL, *Pack de conformité – Véhicules connectés et données personnelles*, oct. 2017, disponible sur : pack_vehicules_connectes_web.pdf, consulté le 2 août 2025

²²⁵ CNIL, *Les grands traitements du secteur de l'assurance et leurs bases légales*, 16 juill. 2022, disponible sur : [Les grands traitements du secteur de l'assurance et leurs bases légales | CNIL](http://Les_grands_traitements_du_secteur_de_l_assurance_et_leurs_bases_legales_CNIL), consulté le 03 août 2025

l'Union européenne. Etc... La CNIL conseille d'informer et de recueillir le consentement des personnes concernées par le billet des clauses.

B– L'intervention du gouvernement et le droit positif

Le pouvoir est intervenu par le billet de l'ordonnance de 2021 et a introduit deux articles intéressants, le premier donnant un accès à l'État et l'autre aux entités de droit privé.

Au sujet de l'état l'article L1514-4 du Code des transports dispose que : «I.-*En cas d'accident de la route, les organismes chargés de l'enquête technique [...] ont accès aux données des dispositifs d'enregistrement des données d'état de délégation de conduite*». La deuxième partie dispose que le constructeur doit transmettre les modalités d'accès aux données et doit les conserver pour une période qui ne dépasse pas les 6 ans. Il ajoute que ces constructeurs sont considérés comme les garants de l'intégrité de ces données. Dans le prolongement, L'article L1514-5 du même code donne accès aux données portant sur l'activation, la désactivation et la reprise en main du système de délégation de conduite aux : « *entreprises d'assurance qui garantissent les véhicules impliqués dans l'accident* »... « *Le fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages* ». Cependant, la conservation des données est limitée à une période qui ne peut aller au-delà de « *dix ans à compter de la date de l'accident considéré* ». Enfin, le gouvernement a limité la conservation de données aux dernières 5 minutes avant l'accident.

La disparité entre les deux délais de conservation s'explique par la différence entre les délais de l'action publique en matière des délits qui est de six ans ²²⁶ et de celle de l'action en responsabilité civile, laquelle est soumise à la prescription décennale²²⁷.

Section 2 : L'exercice du recours et ses limites

L'exercice des recours est la continuité de droit à l'indemnisation des victimes ; en effet, si l'un des responsables a indemnisé la victime, il sera inéquitable et anti-économique de laisser toute la charge de la dette à la partie qui a pris cette initiative. Il est donc nécessaire d'aborder l'exercice de recours classique (paragraphe 1) et ceux à l'encontre du fabricant du véhicule autonome (paragraphe 2).

²²⁶ Art. 8 du Code de procédure pénale

²²⁷ Art. 2226 du C.civ.

Paragraphe 1 : l'exercice des recours classiques en cas d'accident de la circulation

A – La loi applicable en matière de recours

1 – Principe

Le recours des victimes en cas d'accident de la circulation ne peut se fonder que sur la loi Badinter, qui est d'ordre public²²⁸ et doit être relevé d'office par le juge de fonds²²⁹.

2 – Limite portant sur la loi applicable

La loi Badinter sera écartée en cas d'un fait ne remplissant pas les conditions de son application. (Cf. Titre 1, chapitre , section 1)

La deuxième limite porte sur le lieu de déroulement de l'accident. Le principe édicté par le droit international est que c'est la loi du lieu de l'accident qui s'applique, et ce même si cette loi est moins favorable envers les victimes²³⁰.

La convention de la Haye, qui traite la question de la loi applicable en cas d'accident survenu à l'étranger, édicte quelques exceptions dans lesquelles le droit de cet état d'immatriculation redevient applicable. Les hypothèses sont le cas d'accident portant sur un seul véhicule ou de pluralité de véhicules mais qui sont tous immatriculés dans le même état²³¹.

3 – L'exclusion de la loi Badinter en cas de recours entre coauteurs

La réglementation en matière d'accident de la circulation n'est exclusive qu'en matière d'indemnisation des victimes, les recours entre coauteurs ne peuvent se faire qu'en application du droit commun de la responsabilité. La Cour de cassation a statué qu'en cas de dommages « *causés à des tiers par la collision de deux véhicules terrestres à moteur, celui des deux conducteurs qui a dédommagé les victimes dispose d'un recours contre l'autre conducteur sur le fondement du droit commun*²³² » et que « *le conducteur d'un véhicule terrestre à moteur, impliqué dans un accident de la circulation et condamné à réparer les dommages causés à un tiers ne peut exercer un recours contre un autre conducteur impliqué que sur le fondement des articles 1382 et 1251 du Code civil*²³³ » .

²²⁸ Cass. 2e civ., 7 mai 2002, n° 00-20.649; JurisData n° 2002-014172 ; Bull. civ. II, n° 87

²²⁹ Cass. 2e civ., 5 juill. 2018, n° 17-19.738 ; JurisData n° 2018-012249; Bull. 2018, II, n° 146

²³⁰ Art.3 de la Convention de La Haye du 4 mai 1971 sur la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière, publiée au Journal officiel du 25 septembre 1975, disponible sur : [volume-965-I-13925-French.pdf](#), consulté le 2 août 2025

²³¹ V.Art.4 de la Convention de La Haye du 4 mai 1971, préc.

²³² Civ. 2e, 24 oct. 1990, n°89-14.727, Bulletin 1990 II N° 208

²³³ Civ. 2e, 20 juin 2002, n°00-20.996, Bulletin 2002 II N° 136

B – Le recours entre coauteurs

1 – L’hypothèse simple des coauteurs conducteurs

En cas d’accident de la circulation impliquant plusieurs véhicules mais en l’absence d’une faute imputable à l’un de ces coauteurs, la charge de la dette d’indemnisation sera divisée entre les coauteurs par parts égales²³⁴. Cette position est devenue une jurisprudence constante, en effet, la cour a reconfirmé cette position en jugeant que « *la contribution à la dette a lieu en proportion des fautes respectives ; qu'en l'absence de faute prouvée à la charge des conducteurs impliqués, la contribution se fait entre eux par parts égales* »²³⁵. Dans le cas où chacun a commis une faute, la dette d’indemnisation sera répartie entre eux compte tenu de la gravité des fautes respectives et de leur causalité²³⁶.

Le conducteur solvant et qui a indemnisé la victime, pourra se retourner à l’encontre du conducteur fautif²³⁷. Enfin, le conducteur fautif n’aura pas le droit d’effectuer un recours à l’encontre du conducteur non fautif²³⁸.

2 – L’hypothèse des recours en cas de coauteurs de différentes qualités

Il se trouve dans des cas d’espèce que la responsabilité de l’accident et des dommages causés à la victime sont imputables à des coauteurs tenus à différents titres, qui sont par exemple les cyclistes, piétons, etc.

Le responsable pourra donc se retourner à l’encontre des autres coresponsables en se fondant sur le droit commun de la responsabilité civile mais dans ce cas le recours sera limité la part de « *responsabilité encourue par ce dernier à l’égard de la victime* »²³⁹, cependant, coresponsable pourra lui opposer « *dans les conditions du droit commun, [...] la faute commise par celle-ci* »²⁴⁰, comme la faute de la victime, le fait du tiers ou la force majeure qui sont, pour rappel, non exonératoires de responsabilité en application de la loi de 1985.

Enfin, la qualité de victime d’accident de la circulation ne l’exonère pas de sa responsabilité envers les tiers et pourra toujours subir un recours de la part du coresponsable qui a indemnisé la victime. La Cour de cassation a confirmé la position des juges de fonds qui

²³⁴ Civ. 2^e, 19 juin 1991, n°90-14.338, P II, n° 185

²³⁵ Civ. 2^e, 11 déc. 2003, n°02-12.694, P II, n° 376

²³⁶ Civ. 2^e, 11 déc. 2003, n° 02-12.694, P II, n° 376

²³⁷ Civ. 2^e, 13 nov. 1991, n° 90-15.472, P II, n° 299

²³⁸ Civ. 2^e, 6 juill. 1994, n° 92-20.368, P II, n° 178

²³⁹ Civ. 2^e, 22 sept. 2005, n° 04-14.856, NP

²⁴⁰ Civ. 2^e, 10 mars 2004, n° 02-13.518, *Bull. civ.*, II, n° 95

ont retenu que l'assureur de l'automobile heurtant un autre véhicule dispose d'un recours à l'encontre du piéton qui marchait au milieu de la route, causant ainsi l'accident²⁴¹.

Paragraphe 2 : Le recours au fondement des produits défectueux

A- La possibilité d'un tel recours

1 – Victime non conductrice

La victime pourra avoir intérêt à ne pas intenter son action en réparation à l'encontre du véhicule impliqué dans l'accident mais à l'encontre d'un tiers n'ayant pas cette qualité. Au premier temps, la Cour de cassation a refusé une telle action à l'encontre des tiers en imposant le recours à la réglementation applicable en matières des accidents de la circulation en jugeant que « *l'indemnisation d'une victime d'un accident de la circulation dans lequel est impliqué un véhicule terrestre à moteur ne peut être fondée que sur les dispositions de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 à l'exclusion de celles des articles 1382 [devenu 1240] et suivants du Code civil*²⁴² ». Dans le deuxième temps, la haute cour a reconnu le droit de la victime des accidents de la circulation d'intenter son recours non pas à l'encontre du conducteur du véhicule impliqué dans l'accident mais à l'encontre d'un coauteur n'ayant pas cette qualité sur le fondement de droit commun de la responsabilité civile en jugeant que « *la victime pouvait demander, sur le fondement de la responsabilité civile de droit commun, réparation de son préjudice au cycliste qui l'avait fait chuter, qui n'était ni conducteur ni gardien d'un véhicule terrestre à moteur, ainsi qu'à l'assureur de responsabilité de ce dernier*²⁴³ ».

Le fabricant du véhicule autonome, sauf en cas de véhicule totalement automatisé, n'est pas un conducteur, néanmoins sa responsabilité en cas de dysfonctionnement ayant causé ses préjudices pourra être recherchée sur le fondement du régime des produits défectueux, de sorte qu'un tel recours reste possible.

En réalité, l'action ne sera pas intentée par la victime mais par l'assureur de responsabilité civile du véhicule impliqué. L'assurance obligatoire ne garantit pas les « *professionnels de la réparation, de la vente et du contrôle de l'automobile*²⁴⁴ », or l'assureur du véhicule doit indemniser la victime pour « *le compte de qui il appartiendra*²⁴⁵ ». Au même temps, l'activateur de la délégation de conduite conserverait la qualité du conducteur en cas

²⁴¹ Civ. 2^e, 27 févr. 1991, n° 89-17.368, *Bull. civ.*, II, n° 62

²⁴² Civ. 2^e, 4 mai 1987, n°85-17.051, *Bull. civ.*, II, n° 87

²⁴³ Civ. 2^e, 30 nov. 2023, n° 22-18.525

²⁴⁴ L211-1 C.assur.

²⁴⁵ L211-20 C.assur

d'accident, lui rendant le responsable principal face à la victime. L'assureur pourra donc retourner à l'encontre du fabricant soit sur la base de la subrogation légale de l'article L121-12 du code des assurances, soit par le billet de la subrogation conventionnelle de l'article 1346-1 du code civil qui est plus pratiquée par les assureurs et dont la licéité a été confirmée par la Cour de cassation²⁴⁶.

2 – La victime réputée conductrice

Le fait de réputer l'activateur de la fonctionnalité de la délégation de conduite autant que conducteur permettra de faire soustraire les assureurs d'autres véhicules impliqués dans l'accident de leur obligation d'indemnisation envers cette personne, sous condition que leur propre assuré ne soit pas responsable.

Le fait d'exclure le droit à l'indemnisation des préjudices du conducteur en cas de faute en application de la loi Badinter n'exclut pas son droit au recours à l'encontre des autres responsables. En effet, cette exclusion tient entre les seuls véhicules et autres personnes impliqués dans l'accident et n'a pas de force de la chose jugée à l'encontre du fabricant non tenu par ces dispositions. En addition, les contrats d'assurances peuvent contenir la garantie conductrice qui prendra en charge les préjudices du conducteur. De plus, rien n'interdit les assureurs d'indemniser la victime hors champ d'application du contrat et d'effectuer une subrogation conventionnelle afin de retourner envers le fabricant.

B - L'articulation des deux régimes

1 – La faute de la victime

Pour rappel, deux types de fautes pourront exclure le droit de la victime non conductrice à l'indemnisation de ses préjudices, qui sont le fait volontaire et la faute inexcusable, cause exclusive de l'accident, alors qu'en matière du régime des produits défectueux, il faut simplement démontrer une faute.

Dans le cas d'une faute simple de la victime, qui est l'exemple d'un piéton qui traverse la route en dehors des passages réservés ou lorsque le feu piéton est rouge, la victime conservera son droit à l'indemnisation de ses préjudices en application de la loi Badinter, alors que l'assureur effectuera le recours sur le fondement du régime des produits défectueux. Le fabricant pourra tenter de prouver que la victime a commis une faute qui a un lien causal avec les préjudices qu'elle a subis. Cependant, le producteur doit suivre les exigences légales

²⁴⁶ Civ. 2^e, 13 sept. 2018, n°17-21.437, NP

qui sont, en cas de véhicules autonomes, le code de la route qui dispose que le conducteur (le système de délégation de conduite) doit « *faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables*²⁴⁷ ». Dans une telle situation, l'accident qui s'est déroulé n'est plus réellement causé par la faute de la victime mais d'un produit qui n'a pas offert la sécurité à laquelle une personne pourra légitimement attendre, corolaire de la défectuosité du produit²⁴⁸.

Le fait volontaire de la victime exclut indiscutablement son droit à l'indemnisation et exonère le fabricant de sa responsabilité. Un tel agissement exclut les faits de la notion d'accident de la circulation et donc l'application de la loi Badinter, et exclut en même temps le principe de la défectuosité du produit qui n'a pas causé le dommage mais était simplement le matériel utilisé par la victime pour rechercher les dommages qu'elle voulait subir.

La faute inexcusable cause exclusive de l'accident autant qu'elle cause des problématiques. En effet, si une telle condition est conforme à l'objectif recherché par les rédacteurs de texte tendant à indemniser les victimes, elle sera en controverse avec les textes régissant le régime des produits défectueux qui cherchent à trouver l'équilibre entre la protection des victimes et l'économie. En application de la loi Badinter, il faut que la faute de la victime soit objectivement la cause unique de l'accident et des dommages qu'elle a subis, alors qu'en produits défectueux il suffit de l'existence d'une faute pour exonérer partiellement le producteur. Dans l'hypothèse d'une faute d'exceptionnelle gravité, la défectuosité des produits ne pourra pas être retenue, sauf à démontrer une faute de décisions prises par le système de délégation conduite. En effet, le nouvel règlement portant sur les produits défectueux dispose que la « *capacité à poursuivre son apprentissage*²⁴⁹ » doit être prise en considération pour caractériser la défectuosité du produit. La preuve de la mauvaise décision pourra être apportée par les moyens classiques ou par l'utilisation des données émanant du véhicule qui démontrent les informations que le système a utilisées pour la prise de sa décision.

2 – La responsabilité du système de la délégation de conduite

L'hypothèse la plus simple est celle de l'accident qui s'est déroulé alors que le contrôle dynamique du véhicule est pris en charge par le système de délégation de conduite. Dans une

²⁴⁷Art. R412-6 C.route

²⁴⁸Art.7, Directive 2024/2853 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2024, relative à la responsabilité du fait des produits défectueux et abrogeant la directive 85/374/CEE du Conseil, *JOUE* L, 18 nov.2024, disponible sur : [L_202402853FR.000101.fmx.xml](https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2024/2853/fr/2024022853FR.000101.fmx.xml), consulté le 03 août 2025

²⁴⁹Art.7, Directive (UE) 2024/2853, préc.

telle situation, il y a deux sous-cas à prendre en considération, soit le véhicule autonome n'est pas responsable et dans ce cas l'activateur de la fonctionnalité de délégation de conduite aura le droit de demander l'indemnisation de ces préjudices du responsable, de sorte qu'il ne sera inopportun de mettre en cause la responsabilité du fabricant. Dans le cas contraire, la défectuosité sera en elle déduite de l'existence même de la responsabilité incombant au réputé conducteur. Le système sera soit entaché d'un défaut de sécurité, soit d'un défaut de prise de décision corolaire de la capacité d'apprentissage, soit d'un non-respect de la réglementation européenne ou nationale qui n'a pas pu effectuer une manœuvre d'urgence devant un risque imminent de collision afin de « *l'éviter ou de l'atténuer*²⁵⁰ ».

La deuxième hypothèse porte sur le cas de demande de reprise en main définie comme « *requête du système de conduite automatisé aux fins de reprise en main du conducteur avant expiration de la période de transition* ». La période de transition est définie à son tour comme « *délai maximal dont le conducteur est informé entre une demande de reprise en main et une manœuvre à risque minimal* ». La manœuvre à risque minimale, de son tour, est celle ayant pour finalité de « *la mise à l'arrêt du véhicule en situation de risque minimal pour ses occupants et les autres usagers de la route, automatiquement effectuée par le système de conduite automatisé, suite à un aléa non prévu dans ses conditions d'utilisation, à une défaillance grave ou un défaut de reprise en main à expiration de la période de transition*²⁵¹ ».

Si un accident se déroule entre la demande de reprise en main et la fin de la manœuvre à risque minimal, l'accident responsable sera inéluctablement entaché par une défectuosité déduite par l'échec de prévenir le dommage, laquelle est l'une de ces finalités au sens de l'article 7 de la directive de 2024 portant sur les produits défectueux. Cependant, la manœuvre à risque minimal n'est pas obligatoire qu'en cas d'une défaillance grave ou d'un défaut de reprise en main du contrôle du véhicule par le conducteur ; en effet, il est possible que le conducteur reprenne le contrôle du véhicule alors que cette dernière est en circulation. La reprise du contrôle du véhicule doit être considérée comme l'instant T après lequel le régime des produits défectueux n'est plus applicable, sauf, dans des situations spécifiques au cours desquelles la reprise du contrôle du véhicule n'était plus matériellement possible au vu qu'elle circulait dans une projection rendant la collision inévitable.

3 – Des situations spécifiques

²⁵⁰ Art. R311-1-1 C.route

²⁵¹ Art. R311-1-1 C.route

La première situation spécifique est celle de la défectuosité du dispositif d'enregistrement des données d'état de délégation conduite qui n'a pas pu enregistrer les interactions entre le conducteur et le logiciel au moment de l'accident. Une telle hypothèse ne permettra pas de connaître avec certitude lequel, entre le conducteur ou le logiciel, contrôlait le véhicule. La Cour de cassation a jugé dans des affaires où le conducteur n'a pas pu être identifié parmi les occupants du véhicule que « *l'intéressé pouvait se prévaloir de la qualité de passager transporté*²⁵² » et dans la continuité elle a jugé que « *l'enquête n'avait pas permis d'établir laquelle des deux "victimes" était la conductrice*²⁵³ » obligeant donc l'assureur à indemniser les deux parties autant que passagers victime. Cependant, le régime des produits défectueux instaure une présomption de défectuosité de produits dans le cas où « *le défendeur ne divulgue pas les éléments de preuve*²⁵⁴ », ensuite, l'article L1514-4 du code de transport dispose que « *le constructeur du véhicule terrestre à moteur ou son mandataire garantit l'intégrité de ces données* ». Si cette disposition limite l'obligation du constructeur aux forces régaliennes, elle pourra être étendue à la victime qui recherche à prouver son droit à l'indemnisation. Il ressort donc de la combinaison des deux régimes qu'en cas d'impossibilité d'introduire les données, le logiciel de délégation de conduite sera présumé défectueux et exerçant le contrôle dynamique du véhicule, de sorte que le conducteur conservera son droit à l'indemnisation de ses préjudices.

Le piratage peut se définir comme le fait d'accéder frauduleusement dans tout ou partie d'un système de traitement des données dans le but d'apporter une modification de données contenues dans le système, soit pour altérer le fonctionnement de ce système. Sur le plan pénal, le piratage du véhicule autonome pourra soit être puni au billet des articles 323-1 et suivants du code pénal portant sur les infractions spécifiques aux atteintes aux systèmes de traitement de données, de l'homicide volontaire prévu dans les articles 221-1 et suivants du même code. Dans les cas les plus graves, le piratage peut être qualifié comme un acte de terrorisme, lesquels sont caractérisés par une « *relation avec une entreprise individuelle ou collective ayant pour but de troubler gravement l'ordre public par l'intimidation ou la terreur* ».

Sur le plan civil, le fait volontaire exclut l'application de la loi Badinter et donc les victimes ne pourront pas se retourner à l'encontre de l'assureur du véhicule utilisé par les

²⁵² Civ. 2^e, 4 nov. 2004, n° 03-16.424, P II, n° 483

²⁵³ Civ. 2^e, 5 nov. 1998, n° 96-14.148, P II, n° 257

²⁵⁴ Art.10 de la Directive (UE) 2024/2853, préc.

criminelles pour demander l'indemnisation de leurs préjudices. Les victimes pourront, en revanche, se retourner aux Fonds de garantie des victimes des actes de terrorisme et autres infractions, lequel prendra en charge l'indemnisation des victimes en cas de reconnaissance d'un acte de terrorisme²⁵⁵ ou en cas plus général, les faits n'entrent pas dans le champ d'application de la loi de 1985²⁵⁶. En revanche, même en cas de reconnaissance du droit total de la victime à l'indemnisation de ces préjudices, le fonds de garantie ne prendra en charge que les « *dommages qui résultent des atteintes à la personne* » à l'exclusion de tout autres préjudices²⁵⁷. L'indemnisation emporte, au terme de l'article 706-11 du code de procédure pénale, la subrogation de fonds dans les droits de la victime.

Les victimes ou le fonds de garantie les subrogeant dans leurs droits pourront intenter une action à l'encontre du fabricant du véhicule autonome ou de son logiciel en se fondant sur le régime des produits défectueux. La nouvelle directive permet, pour évaluer la défectuosité de produits, de prendre en considération « *les exigences de cybersécurité pertinentes pour la sécurité* ». Le piratage du véhicule emporte avec lui une présomption de non-respect de ses exigences, sans lequel les faits ne seraient pas déroulés. Enfin, le fabricant ne pourra pas invoquer le fait du tiers pour s'exonérer de sa responsabilité, car au titre de rappel, cette cause de droit commun est simplement exclue dans le cadre de l'application de ce régime. Le fait de retenir la responsabilité du fabricant au regard des victimes emporte une solution satisfaisante à ces derniers qui pourront conserver leur droit à l'indemnisation totale de leur dommage et sans limitation aux préjudices corporels.

²⁵⁵ Art. L126-1 C.assur.

²⁵⁶ Art. 706-3 Code de procédure pénale

²⁵⁷ Civ. 2^e, 18 juin 1997, n° 95-11.192, Bull. civ. II, n° 194

Conclusion

Au terme de cette étude approfondie portant sur la responsabilité civile découlant des accidents dans lesquels est impliqué un véhicule autonome, une question se pose: comment la législation va-t-elle encadrer le système d'indemnisation et de recours en cas d'accident?

Dans un premier temps, nous avons pu observer que le régime instauré en 1985, sous réserve des dispositions applicables aux conducteurs, reste bien adapté pour l'indemnisation et la protection des victimes.

Dans un second temps, le conducteur ne sera pas démuné de son droit à la réparation intégrale car le régime des produits défectueux applicable au logiciel de délégation de conduite pourra satisfaire ses droits.

Dans un troisième temps, l'assureur du véhicule sera obligé d'indemniser les tiers et le cas échéant l'assuré, avant d'effectuer un recours envers le fabricant.

Dans un quatrième et dernier temps, l'articulation des deux régimes de responsabilité civile est possible, même si les cas d'espèce des affaires vont faire l'objet des discussions entre les parties, au cours desquelles chacune des parties tentera de préserver leurs intérêts.

Quels sont les dispositions à prendre ?

Le législateur doit intervenir, mais tout en laissant une liberté économique. Le texte que j'ai proposé au cours de notre étude ne permet pas de résoudre toutes les problématiques et il est évidemment critiquable sur certains points. Cependant, il faut trouver l'équilibre entre l'économie et la protection des victimes.

Le fait de rendre l'activateur du système de la délégation de conduite dans les véhicules de niveaux 3 et 4 en personne transportée mettra en cause l'équilibre économique du contrat de l'assureur adverse. En effet, l'activateur conservera dans ce cas son droit d'indemnisation envers l'assureur du véhicule non fautif, lequel devrait libérer les fonds avant d'effectuer un recours à l'encontre du fabricant, augmentant ainsi les charges et les primes derrière.

Outre ce texte, le législateur doit rendre obligatoire la souscription d'un contrat d'assurance garantissant la responsabilité civile des fabricants envers les tiers. Il est possible aussi d'envisager l'obligation de souscription d'une police garantissant les dommages corporels du réputé conducteur, pour lui faire échapper les discussions sur les responsabilités.

Ensuite, le législateur doit attendre les solutions et les principes qui seront dégagés entre les professionnels de l'assurance et les fabricants avant de les légaliser par des textes de loi et non pas le contraire.

Finalement, la machine pourra remplacer le cerveau humain mais ne pourra pas remplacer son âme composée par la moralité et l'éthique. La machine est censée être objective en prenant des décisions fixes et répétitives, contrairement à l'humain dont sa subjectivité lui rend conscient de sa propre existence. A un moment donné, la société et son législateur devront répondre à la question suivante : en cas d'accident la machine doit-elle privilégier la vie de ses occupants ou des tiers ?

Annexe

Niveau SAE	Niveau 0	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Niveau 4	Niveau 5
Que doit faire l'humain dans le siège de conduite?	L'humain conduit même si ces fonctionnalités sont activées et que les pieds ne sont pas sur les pédales ou que l'humain ne tient pas le volant			L'humain ne conduit pas lorsque ces fonctionnalités sont activées et c'est même s'il a ses pieds sur les pédales ou qu'il tient le volant		
	L'humain doit superviser ces fonctionnalités en permanence et intervenir pour assurer la sécurité en direction, accélération et freinage			L'humain doit suivre les demandes du système et reprendre le contrôle si nécessaire	Le système de conduite n'obligera pas l'humain à reprendre la conduite et le contrôle de véhicule	
	Les fonctionnalités de support			Les fonctionnalités de conduite automatisée		
Le rôle de ces fonctionnalités et du système	Limitées à l'émission d'avertissement et à une assistance momentanée	Assistance soit à la direction, soit à l'accélération/freinage	Assistance dans la direction, l'accélération et le freinage	Le système ne prendra le contrôle du véhicule que si toutes les conditions de fonctionnement sont remplies		Le système peut conduire le véhicule sans aucune condition

Bibliographie

Ouvrages et encyclopédies

Philippe le Tourneau, « Responsabilité : généralités » [en ligne], *Répertoire de droit civil*, mai 2009, dernière mise à jour juillet 2025, [consulté le 4 août 2025], <https://www-dalloz-fr.ressources-electroniques.univ-lille.fr/documentation/Document?id=ENCY/CIV/RUB000248/SOMMAIRE>

Sabine Bertolaso, « Responsabilité civile » [en ligne], *JurisClasseur Notarial Répertoire*, Fasc. 110 : DROIT À RÉPARATION. – Conditions de la responsabilité délictuelle. – Divers dommages réparables : dommages aux biens, LexisNexis, 2 mai 2009 (dernière mise à jour : 23 nov. 2020), [consulté le 25 juillet 2025], https://www-lexis360intelligence-fr.ressources-electroniques.univ-lille.fr/encyclopedies/JurisClasseur_Notarial_R%C3%A9pertoire/NO2-TOCID/document/EN_KEJC-34051_0KSE?doc_type=doctrine_fascicule&source=autocompletion

Luc Grynbaum, « Responsabilité du fait des choses inanimées – Chapitre 3 : Domaine d'application de l'article 1384, alinéa 1er (35 - 128) ; Chapitre 4 : Régime de la responsabilité du fait des choses (129 - 244) » [en ligne], *Répertoire de droit civil*, Dalloz, juin 2011 (dernière mise à jour : juin 2022), [consulté le 5 août 2025], <https://www-dalloz-fr.ressources-electroniques.univ-lille.fr/documentation/Document?id=ENCY/CIV/RUB000245/2011-06/PLAN059>

BIGOT Vincent et alii, *Traité de droit des assurances*, t. 3, Le contrat d'assurance, 2e éd., Paris, LGDJ, 2014, n° 67.

Dominique Gency-Tandonnet, « TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS ET DE LEURS BAGAGES. – Régime applicable » [en ligne], *JurisClasseur Transport*, fasc. 761, 8 juin 2015, [consulté le 3 août 2025], https://www-lexis360intelligence-fr.ressources-electroniques.univ-lille.fr/encyclopedies/JurisClasseur_Transport/TR0-TOCID/document/EN_KEJC-155518_0KSV?doc_type=doctrine_fascicule&source=autocompletion

Pascal Oudot, « Responsabilité – Régime des accidents de la circulation – La procédure transactionnelle d'indemnisation par l'assureur » [en ligne], *Répertoire de droit civil*, mai

2019, dernière mise à jour juillet 2025, [consulté le 4 août 2025], <https://www-dalloz-fr.ressources-electroniques.univ-lille.fr/documentation/Document?id=ENCY/CIV/RUB000249/2019-05/SOMMAIRE>

Sabine Abravanel-Jolly, « RÉGIMES DIVERS. – Circulation routière. – Indemnisation des victimes d'accidents de la circulation. – Droit à indemnisation » [en ligne], *JurisClasseur Civil Code* > Art. 1240 à 1245-17, Fasc. 280-10, LexisNexis, 5 déc. 2021 (dernière mise à jour : 6 juin 2025), [consulté le 5 août 2025], https://www-lexis360intelligence-fr.ressources-electroniques.univ-lille.fr/encyclopedies/JurisClasseur_Civil_Code/CI0-TOCID/document/EN_KEJC-215584_0KRE?doc_type=doctrine_fascicule&q=.%20280-10%20:%20r%C3%A9gimes%20divers.%20%E2%80%93%20circulation%20routi%C3%A8re.%20%E2%80%93%20indemnisation%20des%20victimes%20d%27accidents%20de%20la%20circulation.%20%E2%80%93%20droit%20%C3%A0%20indemnisation&typeDoc=Encyclop%C3%A9dies&sort=score&from=0&to=1757030211040&source=history&numero=1#etl_title_5

Patrick Maistre du Chambon, « Responsabilité civile » [en ligne], *JCl. Notarial Répertoire*, LexisNexis, fasc. 220, 5 sept. 2021 (dernière mise à jour le 27 févr. 2023), [consulté le 3 août 2025], [V° Responsabilité civile - Fasc. 220 : RÉGIME DE LA RÉPARATION. – Action en réparation. – Parties à l'instance](#)

Lionel Andreu, « Voiture autonome » [en ligne], *Répertoire IP/IT et Communication*, LexisNexis, déc. 2022, Section 2 – Responsabilités (27–49), art. 2 – Responsabilité civile (43–49), [consulté le 5 juin 2025], <https://www-dalloz-fr.ressources-electroniques.univ-lille.fr/documentation/Document?id=ENCY/IPIT/RUB000531/2023-07/PLAN/0013>

Philippe le Tourneau, *Droit de la responsabilité et des contrats – Livre 62 : L'indemnisation des victimes d'accidents liés aux moyens de transport (621.11 - 6232.21), Titre 621 : L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation (621.11 - 6214.282), Chapitre 6211 : Conditions du droit à réparation des victimes d'accidents de la circulation (6211.11 - 6211.165)* [en ligne], Dalloz Action, 2023/2024, [consulté le 31 juillet 2025], <https://www-dalloz-fr.ressources-electroniques.univ-lille.fr/documentation/Document?id=DZ/ACTION/RESPONSABILITE-CONTRATS/2022/NIVO/P06-L62-T621-C6211>

Marie-Christine Lagrange, mis à jour par **Cédric Latil**, « RÉGIME DE LA RÉPARATION. – Évaluation du préjudice corporel : dommages à la personne en cas de décès » [en ligne],

JurisClasseur Responsabilité civile et Assurances, fasc. 202-20, 15 juillet 2024 (mise à jour), [consulté le 1er août 2025], https://www-lexis360intelligence-fr.ressources-electroniques.univ-lille.fr/encyclopedies/JurisClasseur_Responsabilit%C3%A9_civile_et_Assurances/RC0-TOCID/document/EN_KEJC-237715_0KSR?doc_type=doctrine_fascicule&source=autocompletion#etl_title_3

Philippe le Tourneau, *Contrats du numérique : Titre 21 - La fourniture de matériel, Chapitre 212 - Contrat de vente de matériel : obligation du vendeur erga omnes (l'obligation de sécurité)* [en ligne], Édition 2025, Paris, Dalloz, 2025, [consulté le 1 août 2025], <https://www-dalloz-fr.ressources-electroniques.univ-lille.fr/documentation/Document?id=DZ/REFERENCE/CONTRATS-NUMERIQUE/2024/NIVO/L02-T21-C212>

Revue

Iolande Vingiano, « Quel avenir juridique pour le "conducteur" d'une "voiture intelligente" ? », *Petites affiches*, 1er décembre 2014, n° 239, p. 6, ID : PA201423905.

CAYOL Amandine, « Loi Badinter : distinction entre la garde de la structure et la garde du comportement du véhicule » [en ligne], *Dalloz actualité*, 13 avril 2022, [consulté le 04 août 2025], <https://www-dalloz-fr.ressources-electroniques.univ-lille.fr/documentation/Document?id=ACTU0212438>

Merryl Hervieu, « Loi Badinter : précisions sur l'exigence du caractère fortuit de l'accident » [en ligne], *Dalloz actualité*, 5 mars 2024, [consulté le 1er août 2025], <https://actu.dalloz-etudiant.fr/a-la-une/article/loi-badinter-precisions-sur-lexigence-du-caractere-fortuit-de-laccident/h/5247a241c8871edbb180ea7a501ddb23.html>

Bigot Rodolphe et Cayol Amandine, « Loi Badinter : implication en cas d'incendie provoqué par une flaque d'essence » [en ligne], *Dalloz Actualité*, 7 mai 2025, [consulté le 3 août 2025], <https://www-dalloz-fr.ressources-electroniques.univ-lille.fr/documentation/Document?id=ACTU0226668>

Dictionnaires

Dictionnaire de l'Académie française, *Dictionnaire de l'Académie française*, 9e édition [en ligne], [consulté le 31 juillet 2025], [Dictionnaire de l'Académie française](#)

Larousse, *Dictionnaire français monolingue* [en ligne], [consulté le 4 août 2025], [Dictionnaire Français en ligne - Larousse](#)

Serge Guinchard et Thierry Debard (dir.), *Lexique des termes juridiques* [en ligne], 32e éd., Paris, Dalloz, 2024, 1464 p., v° « Victime par ricochet », [consulté le 2 août 2025], [Lexique des termes juridiques 2024-2025](#)

Article en ligne, presse et ressources institutionnelles

EN 1950 " LA ROUTE " A PROVOQUÉ EN MOYENNE PLUS DE NEUF ACCIDENTS MORTELS CHAQUE JOUR », *Le Monde* [en ligne], 6 août 1952, [consulté le 31 juillet 2025], [EN 1950 " LA ROUTE " A PROVOQUÉ EN MOYENNE PLUS DE NEUF ACCIDENTS MORTELS CHAQUE JOUR](#)

Journal officiel du Sénat, *Compte rendu des débats* [en ligne], 11 avril 1985, p. 193, [s19850410_0175_0222.pdf](#)

Pierre Dintilhac (dir.), *Rapport du groupe de travail chargé de l'élaboration d'une nomenclature des préjudices corporels* [en ligne], Ministère de la Justice, 28 janvier 2005, [consulté le 3 août 2025], [Nomenclature des postes de préjudices : rapport de M. Dintilhac - Ministère du Travail, de la Santé, des Solidarités et des Familles](#)

MÉOT Thierry, « L'industrie automobile en France depuis 1950 : des mutations à la chaîne », sur *INSEE Références* [en ligne], publié le 25 juin 2009, [consulté le 31 juillet 2025], <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1372354?sommaire=1372361>

CNIL, *Pack de conformité – Véhicules connectés et données personnelles* [en ligne], octobre 2017, [consulté le 2 août 2025], https://www.cnil.fr/sites/cnil/files/atoms/files/pack_vehicules_connectes_web.pdf

Alexandre Strauss, « Véhicule autonome », sur *CEREMA* [en ligne], publié en avril 2019, [consulté le 31 juillet 2025],

https://www.cerema.fr/system/files/documents/2020/07/vehicule_autonome.pdf

Parlement européen, « Intelligence artificielle : définition et utilisation », sur *Parlement européen – Thèmes* [en ligne], publié le 7 septembre 2020 (mis à jour le 20 juin 2023), [consulté le 31 juillet 2025], [Intelligence artificielle : définition et utilisation | Thèmes | Parlement européen](#)

SAE International, « SAE Levels of Driving Automation », sur *SAE International* [en ligne], publié le 3 mai 2021, [consulté le 31 juillet 2025], <https://www.sae.org/blog/sae-j3016-update>

CNIL, *Les grands traitements du secteur de l'assurance et leurs bases légales* [en ligne], 16 juillet 2021, [consulté le 3 août 2025], [Les grands traitements du secteur de l'assurance et leurs bases légales | CNIL](#)

FLONNEAU Mathieu, « Promulgation par décret du Code de la Route », sur *France Mémoire* [en ligne], [consulté le 31 juillet 2025], [Promulgation par décret du Code de la Route - France Mémoire](#)

JACOMY Bruno, « Nicolas-Joseph Cugnot », sur *France Archives* [en ligne], publié le 30 janvier 2023, [consulté le 31 juillet 2025], [Nicolas-Joseph Cugnot \(FranceArchives\)](#)

Ministère de la Transition écologique – Service des données et études statistiques (SDES), « Données sur le parc automobile français au 1^{er} janvier 2024 », sur *Données et études statistiques* [en ligne], publié le 23 septembre 2024, [consulté le 31 juillet 2025], , [39,3 millions de voitures en circulation en France au 1er janvier 2024 | Données et études statistiques](#)

Service-public.fr, « Assurance auto : garanties facultatives et assurance "tous risques" », sur *Service-Public.fr* [en ligne], Ministère chargé de l'intérieur, publié le 13 juin 2024, consulté le 2 août 2025, <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F2622>

Benoît Mornet (dir.), *Référentiel indicatif d'indemnisation des préjudices corporels* [en ligne], Cour d'appel de Paris, 7e éd., 2024, [consulté le 3 août 2025], [Référentiel MORNET 2024 pdf \(8\).pdf](#)

Codes

Code civil, *Légifrance* [en ligne], version en vigueur au 25 juin 2025 (en vigueur depuis le 21 mars 1804), [consulté le 5 août 2025],

https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte_lc/LEGITEXT000006070721

Code des assurances, *Légifrance* [en ligne], version en vigueur au 24 juillet 2025 (en vigueur depuis le 11 juillet 1976), [consulté le 5 août 2025],

https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte_lc/LEGITEXT000006073984

Code de la consommation, *Légifrance* [en ligne], version en vigueur au 2 août 2025 (en vigueur depuis le 27 juillet 1993), [consulté le 5 août 2025],

https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte_lc/LEGITEXT000006069565

Code de l'organisation judiciaire, *Légifrance* [en ligne], version en vigueur au 24 juillet 2025 (en vigueur depuis le 18 mars 1978), [consulté le 5 août 2025],

https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte_lc/LEGITEXT000006071164

Code pénal, *Légifrance* [en ligne], version en vigueur au 11 juillet 2025 (en vigueur depuis le 1er septembre 1990), [consulté le 5 août 2025],

https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte_lc/LEGITEXT000006070719

Code de la route, *Légifrance* [en ligne], version en vigueur au 17 juillet 2025 (en vigueur depuis le 27 mai 2001), [consulté le 5 août 2025],

https://www.legifrance.gouv.fr/liste/code?etatTexte=VIGUEUR&etatTexte=VIGUEUR_DIF

Code des transports, *Légifrance* [en ligne], version en vigueur au 4 août 2025 (en vigueur depuis le 1er décembre 2010), [consulté le 5 août 2025],

https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte_lc/LEGITEXT000023086525

Code de procédure pénale, *Légifrance* [en ligne], version en vigueur au 17 juillet 2025 (en vigueur depuis le 8 avril 1958), [consulté le 5 août 2025],

https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte_lc/LEGITEXT000006071154

Textes européens et internationaux

Convention sur la circulation routière, signée à Vienne le 8 novembre 1968, entrée en vigueur le 21 mai 1977, *Recueil des traités des Nations Unies*, vol. 1042, p. 17, [XI-B-19.tif](#)

Directive 85/374/CEE du Conseil du 25 juillet 1985 relative au rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres en matière de responsabilité du fait des produits défectueux, *Journal officiel des Communautés européennes*, n° L 210, 7 août 1985, p. 29-33, [consulté le 31 juillet 2025], [EUR-Lex - 31985L0374 - FR](#)

Directive 2009/103/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 septembre 2009 concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité, *Journal officiel de*

l'Union européenne, L 263, 7 octobre 2009, p. 11-31, ELI :

<http://data.europa.eu/eli/dir/2009/103/oj>

Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données), *Journal officiel de l'Union européenne*, L 119, 4 mai 2016, p. 1-88, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>

Règlement (UE) 2024/1689 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2024 établissant des règles harmonisées concernant l'intelligence artificielle et modifiant les règlements (CE) n° 300/2008, (UE) n° 167/2013, (UE) n° 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1139 et (UE) 2019/2144 ainsi que les directives 2014/90/UE, (UE) 2016/797 et (UE) 2020/1828 (règlement sur l'intelligence artificielle) (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE), *Journal officiel de l'Union européenne*, L 168, 12 juillet 2024, p. 1, PE/24/2024/REV/1, ELI : <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1689/oj>

Textes nationaux

Décret du 27 mai 1921 concernant la réglementation de l'usage des voies ouvertes à la circulation publique, *Gallica – Bibliothèque nationale de France* [en ligne], mis en ligne le 3 novembre 2010, [consulté le 4 août 2025], [Code de la route. Décret du 27 mai 1921 concernant la réglementation de l'usage des voies ouvertes à la circulation publique. Texte officiel et complet | Gallica](#)

Loi n° 58-208 du 27 février 1958 portant institution d'une obligation d'assurance en matière de circulation de véhicules terrestres à moteur, *JORF*, n° 50, 28 février 1958, ELI : <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000000878373?isSuggest=true>

Décret n° 93-581 du 26 mars 1993 modifiant le livre II (deuxième partie : Réglementaire) du code des assurances, *Journal officiel de la République française*, n° 74, 28 mars 1993, NOR : ECOT9295003D, <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000000360996>

Loi n° 98-389 du 19 mai 1998 relative à la responsabilité du fait des produits défectueux, *Journal officiel de la République française*, n° 117, 21 mai 1998, ELI :

<https://www.legifrance.gouv.fr/eli/loi/1998/5/19/JUSX9701964L/jo/texte>

Décret n° 2005-113 du 11 février 2005 pris pour l'application de l'article 1386-2 du code civil, *Journal officiel de la République française*, n°36, 12 février 2005, NOR : JUSC0520040D, ELI : <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/decret/2005/2/11/JUSC0520040D/jo/texte>

Loi n° 2007-1774 du 17 décembre 2007 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans les domaines économique et financier, *Journal officiel de la République française*, n° 293, 18 décembre 2007, NOR : ECEX0763468L, ELI :

<https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000017661897>

Ordonnance n° 2016-131 du 10 février 2016 portant réforme du droit des contrats, du régime général et de la preuve des obligations, *Journal officiel de la République française*, n°0035, 11 février 2016, NOR : JUSC1522466R,

ELI : <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/ordonnance/2016/2/10/JUSC1522466R/jo/texte>

Décret n° 2021-873 du 29 juin 2021 portant application de l'ordonnance n° 2021-443 du 14 avril 2021 relative au régime de responsabilité pénale applicable en cas de circulation d'un véhicule à délégation de conduite et à ses conditions d'utilisation, *Journal officiel de la République française*, n° 151, 1er juillet 2021, NOR : TRAT2034544D, ELI :

<https://www.legifrance.gouv.fr/eli/decret/2021/6/29/TRAT2034544D/jo/texte>

Arrêté du 8 décembre 2022 fixant le contenu et les modalités de fourniture de l'information obligatoire relative aux conditions d'utilisation du système de conduite automatisé équipant un véhicule, *Journal officiel de la République française*, n° 0301, 29 décembre 2022, NOR : ECOC2213191A, ELI :

<https://www.legifrance.gouv.fr/eli/arrete/2022/12/8/ECOC2213191A/jo/texte>

Ordonnance n° 2023-1138 du 6 décembre 2023 portant transposition de la directive n° 2021/2118 du 24 novembre 2021 modifiant la directive 2009/103/CE concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité, *JORF* n° 0283, 7 décembre 2023, NOR : ECOT2323579R, ELI

: <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/ordonnance/2023/12/6/ECOT2323579R/jo/texte>

Jurisprudence

Conseil constitutionnel

Cons. const., 5 août 2021, n° 2021-824 DC

Cour de justice de l'Union européenne

CJUE, 24 nov. 2022, aff. C-691/21, Cafpi et Aviva assurances

CJUE, 5 mars 2015, aff. C-503/13

CJCE, 9 févr. 2006, aff. C-127/04

CJCE, 4 juin 2009, aff. C-285/08

CJCE, 29 mai 1997, aff. C-300/95

Cour de cassation – Assemblée plénière

Cass., ass. plén., 10 nov. 1995, n° 94-13.912, *Bull. A.P.* n° 6 p. 11

Cour de cassation – Chambres mixtes

Cass., ch. mixte, 28 mars 1997, n° 93-11.078, P n° 1

Cass., ch. mixte, 25 mars 2022, n° 20-15.624, Publié au bulletin

Cour de cassation – Chambre civile 1re

Civ. 1re, 14 oct. 1997, n° 95-18.361, *Bull. I* n° 272 p. 184

Civ. 1re, 4 juin 1991, n° 88-18.097, *Bull. I* n° 174 p. 115

Civ. 1re, 9 nov. 2002, n° 99-21.203, *Bull. I* n° 258 p. 201

Civ. 1re, 4 juill. 2000, n° 98-10.744, *Bull. I* n° 203 p. 133

Civ. 1re, 27 févr. 2007, n° 03-16.683, *Bull. I* n° 89

Civ. 1re, 7 nov. 2006, n° 05-11.604, *Bull. I* n° 467 p. 402

Civ. 1re, 9 juin 1993, nos 91-10.608 et 91-11.216, *Bull. I* n° 213

Civ. 1re, 11 juill. 2018, n° 17-20.154, *Bull. I* n° 139

Civ. 1re, 26 sept. 2018, n° 17-21.271, *Bull. I* n° 161

Civ. 1re, 28 nov. 2018, n° 17-14.356, P I

Civ. 1re, 2 juin 2021, n° 19-19.349

Civ. 1re, 1er juill. 2015, n° 14-18.391, *Bull.* 2016, n° 834, 1re Civ., n° 70

Civ. 1re, 22 mai 2008, nos 05-20.317 et 06-10.967, *Bull.* I, n° 148 et 149

Civ. 1re, 20 sept. 2017, n° 16-19.643, Publié au bulletin

Civ. 1re, 18 oct. 2017, nos 15-20.791 et 14-18.118, RDSS 2017. 1140

Civ. 1re, 14 juin 1977, n° 76-10.449, *Bull. I*, n° 273

Civ. 1re, 15 févr. 1978, n° 75-15.796, *Bull. I*, n° 61

Cour de cassation – Chambre criminelle

Crim., 6 févr. 1992, n° 90-86.966, NP

Crim., 29 mars 2006, n° 05-82.515, *Bull. crim.* 2006 n° 92 p. 355

Crim., 28 juin 1990, n° 88-86.996, *Bull. crim.* 1990 n° 268 p. 684

Crim., 17 juin 1992, n° 91-83.998, RCA 1992, n° 360

Crim., 15 mars 1995, n° 93-80.695, P n° 103

Crim., 13 juin 2017, n° 16-83.545, Publié au bulletin

Crim., 28 avr. 1987, n° 85-92.490, P n° 172

Crim., 22 juin 2005, n° 04-85.340, *Bull. crim.* 2005 n° 192

Cour de cassation – Chambre commerciale

Com., 29 mai 2001, n° 98-17.247, *Bull. IV* n° 109 p. 99

Com., 20 nov. 2012, n° 11-27.033, NP

Autres juridictions

Dijon, 16 mai 2000, RG n° 98/01921

Chambres réunies

Cass., ch. réun., 13 févr. 1930, *Bull. ch. réun.* n° 34 p. 68

Cour de cassation – Chambre civile 2e

Civ. 2e, 9 mai 1972, n° 70-14.150, *Bull. civ.*, II, n° 132, p. 108

Civ. 2e, 1er juill. 1976, n° 74-11.460

Civ. 2e, 20 juill. 1981, n° 80-10.450, *Bull. civ.*, II, n° 170

Civ. 2e, 4 févr. 1982, n° 80-17.139, NP

Civ. 2e, 21 juill. 1982, n° 81-12.850, *Bull. civ.*, II, n° 111

Civ. 2e, 5 janv. 1956, nos 56-02.126 et 56-02.138, *Bull. civ.*, II, n° 2

Civ. 2e, 14 janv. 1987, n° 85-14.655, *Bull. civ.*, II, n° 2, p. 2

Civ. 2e, 4 mai 1987, n° 85-17.051, *Bull. civ.*, II, n° 87

Civ. 2e, 20 juill. 1987, n° 86-11.275, *Bull. civ.*, II, n° 160, p. 90

Civ. 2e, 18 nov. 1987, n° 86-14.701, *Bull. civ.*, II, n° 226, p. 126

Civ. 2e, 30 nov. 1988, n° 86-14.325, *Bull. civ.*, II, n° 240

Civ. 2e, 7 juin 1989, n° 88-14.121, *Bull. civ.*, II, n° 121, p. 61

Civ. 2e, 28 févr. 1990, n° 88-20.133, *Bull. civ.*, II, n° 42, p. 23

Civ. 2e, 7 juin 1990, n° 89-14.334, *Bull. civ.*, II, n° 124, p. 65

Civ. 2e, 4 juill. 1990, n° 89-15.713, *Bull. civ.*, II, n° 165, p. 83

Civ. 2e, 24 oct. 1990, n° 89-18.423, *Bull. civ.*, II, n° 211, p. 107

Civ. 2e, 10 mai 1991, n° 90-11.684, *Bull. civ.*, II, n° 135, p. 72

Civ. 2e, 3 juill. 1991, n° 89-17.169, *Bull. civ.*, II, n° 201, p. 107

Civ. 2e, 13 févr. 1991, n° 89-10.054, *Bull. civ.*, II, n° 50, p. 26

Civ. 2e, 27 févr. 1991, n° 89-17.368, *Bull. civ.*, II, n° 62

Civ. 2e, 16 oct. 1991, n° 90-11.880, *Bull. civ.*, II, n° 253, p. 133

Civ. 2e, 13 nov. 1991, n° 90-19.617, NP

Civ. 2e, 8 janv. 1992, n° 89-18.663, *Bull. civ.*, II, n° 1, p. 1

- Civ. 2e, 21 juill. 1992, n° 91-13.186, *Bull. civ.*, II, n° 218, p. 108
- Civ. 2e, 5 mai 1993, n° 91-15.035, *Bull. civ.*, II, n° 168, p. 90
- Civ. 2e, 31 mars 1993, n° 91-18.691, *Bull. civ.*, II, n° 130
- Civ. 2e, 23 mars 1994, nos 92-14.296, 92-12.553, *Bull. civ.*, II, n° 100, p. 57
- Civ. 2e, 2 mars 1994, n° 92-18.818, *Bull. civ.*, II, n° 79, p. 46
- Civ. 2e, 16 mai 1994, n° 92-17.135, *Bull. civ.*, II, n° 129, p. 74
- Civ. 2e, 25 mai 1994, n° 92-19.200, *Bull. civ.*, II, n° 133, p. 77
- Civ. 2e, 16 nov. 1994, n° 93-10.156, *Bull. civ.*, II, n° 228
- Civ. 2e, 22 nov. 1995, n° 93-21.221, *Bull. civ.*, II, n° 286, p. 169
- Civ. 2e, 29 mai 1996, n° 94-18.129, *Bull. civ.*, II, n° 117, p. 72
- Civ. 2e, 20 mars 1996, n° 93-10.240, *Bull. civ.*, II, n° 68, p. 43
- Civ. 2e, 19 févr. 1997, n° 95-14.034, *Bull. civ.*, II, n° 41, p. 24
- Civ. 2e, 17 déc. 1997, n° 96-12.850, *Bull. civ.*, II, n° 314, p. 185
- Civ. 2e, 28 janv. 1998, n° 96-15.017, *Bull. civ.*, II, n° 30, p. 19
- Civ. 2e, 25 mars 1998, n° 96-16.485, *Bull. civ.*, II, n° 105, p. 62
- Civ. 2e, 18 mars 1998, n° 93-19.841, *Bull. civ.*, II, n° 85
- Civ. 2e, 29 avr. 1998, n° 95-20.811, *Bull. civ.*, II, n° 142, p. 83
- Civ. 2e, 14 janv. 1999, n° 97-11.527, *Bull. civ.*, II, n° 13
- Civ. 2e, 23 sept. 1999, n° 97-21.741, *Bull. civ.*, II, n° 138
- Civ. 2e, 25 janv. 2001, n° 99-12.506, *Bull. civ.*, II, n° 14
- Civ. 2e, 25 oct. 2001, n° 99-21.616, *Bull. civ.*, II, n° 162, p. 110
- Civ. 2e, 14 nov. 2002, n° 00-20.594, *Bull. civ.*, II, n° 252, p. 198
- Civ. 2e, 13 mars 2003, n° 01-12.356, *Bull. civ.*, II, n° 65, p. 57
- Civ. 2e, 10 mars 2004, n° 02-13.518, *Bull. civ.*, II, n° 95

Civ. 2e, 18 mars 2004, n° 02-15.190, *Bull. civ.*, II, n° 128, p. 107

Civ. 2e, 30 juin 2004, n° 02-15.488, *Bull. civ.*, II, n° 334, p. 282

Civ. 2e, 13 mai 2004, n° 03-11.505, *Bull. civ.*, II, n° 231, p. 196

Civ. 2e, 8 juill. 2004, n° 03-16.173, *Bull. civ.*, II, n° 392, p. 330

Civ. 2e, 22 sept. 2005, n° 04-14.856, NP

Civ. 2e, 27 avr. 2017, n° 16-14.389, NP

Civ. 2e, 28 mars 2019, nos 18-14.125 et 18-15.855, Publié au bulletin

Civ. 2e, 5 mars 2020, n° 19-11.411, Publié au bulletin

Civ. 2e, 20 mai 2020, n° 19-14.306 et n° 19-11.538, Publiés au bulletin

Civ. 2e, 7 juill. 2022, n° 21-10.945, Publié au bulletin

Civ. 2e, 15 févr. 2024, n° 21-22.319, Publié au bulletin

Civ. 2e, 20 juin 2024, n° 22-22.491, Publié au bulletin

Civ. 2e, 30 nov. 2023, n° 22-16.820 et n° 22-18.525, Publiés au bulletin

TABLE DES MATIÈRES

REMERCIEMENTS	2
TABLEAUX D'ABREVIATION	3
INTRODUCTION	4
TITRE I : LE CHAMP D'APPLICATION DE LA REGLEMENTATION AUTOMOBILE FACE A L'EMERGENCE DES NOUVELLES TECHNOLOGIES	10
Chapitre 1 : La législation en vigueur en matière d'accident	10
Section 1 : Les conditions d'application de la loi Badinter	10
Paragraphe 1 : La notion uniforme du véhicule	10
A – La définition classique de l'automobile	10
B- L'application de la notion de véhicules terrestres à moteur par les juridictions	12
C – Le véhicule autonome terrestre à moteur	13
Paragraphe 2 : L'accident de la circulation	16
A– L'accident et le fait de circulation	16
B – L'hésitation des juridictions entre la volonté et l'intention de causer des dommages	18
Paragraphe 3 : La protection des victimes par la notion d'implication et de l'imputabilité des dommages	20
A – Le lien de causalité des faits des choses et l'implication en matière de la réglementation applicable en cas d'accident de la circulation	20
B – L'imputabilité des dommages à l'accident	23
Section 2 : Les causes exonératoires de la législation en vigueur	24
Paragraphe 1 : Les causes limitatives de responsabilité de droit commun et l'application du régime des accidents de la circulation	25
A– L'inopposabilité des causes exonératoires de responsabilité civile de droit commun	25
B – La faute de victime en cas de dommages matériels	26
Paragraphe 2 : Les fautes opposables aux victimes privilégiées	27
A – La recherche volontaire des dommages	28
B– La faute inexcusable cause exclusive de l'accident	29
Paragraphe 3 : La faute du conducteur	31
A – La charge de la preuve	31
B – L'imputabilité des dommages à la faute de la victime	32
Chapitre 2 : L'adaptation des nouvelles technologies au régime des produits défectueux	34
Section 1 : les conditions d'application du régime des produits défectueux	34
Paragraphe 1 : La mise en circulation de l'intelligence artificielle	35
A – La notion du produit	35
B – La notion du producteur dans le cadre du véhicule autonome	36
C- la mise en circulation du véhicule autonome	38

Paragraphe 2 : Les conditions de la mise en cause de la responsabilité du producteur	40
A – Les préjudices indemnisables	40
B – La notion de la défectuosité du produit	42
C – Le lien de causalité	44
Section 2 : les causes d'exonération de la responsabilité du producteur	44
Paragraphe 1 : Les causes limitatives et exonératoires de responsabilité de droit commun	45
A – la force majeure et le fait du tiers	46
B – La faute de la victime	46
Paragraphe 2 : Les causes d'exonération spéciales	47
A – Le Risque de développement	47
B – Le fait du prince	48

TITRE 2 : LA MISE EN OEUVRE DES MECANISMES DE RESPONSABILITE ACTUELS FACE AUX VEHICULES AUTONOMES

50

Chapitre 1 : L'indemnisation des victimes, corollaire du rôle de l'assureur

51

Section 1 : L'indemnisation des victimes, principe de réparation intégrale	51
Paragraphe 1 : L'influence de la faute de la victime sur son droit d'indemnisation	52
A - L'influence de la faute de la victime directe	52
B - Les victimes par ricochet	52
C – L'influence de l'état antérieur	53
Paragraphe 2 : L'indemnisation des préjudices de la victime	54
A – l'indemnisation des préjudices aux biens	54
B - L'indemnisation des victimes de dommages corporels	54
Section 2 : L'assurance obligatoire et les garanties facultatives	59
A - La garantie de responsabilité civile dans le cadre du véhicule autonome	59
A - Les garanties facultatives	62
Section 3 : les procédures d'indemnisation des victimes par l'assureur	64
Paragraphe 1 : La procédure amiable d'indemnisation	64
A – L'assureur et la victime concernée	64
B – La mise en place de la procédure	65
Paragraphe 2 – La procédure subsidiaire devant les juridictions	68
A – Les hypothèses d'un tel recours	68
B – Les spécificités de la procédure judiciaire en cas d'accident de la circulation	68

Chapitre 2 : L'exercice des recours post indemnitaires

70

Section 1 : Un encadrement strict de l'exploitation des données du véhicule	70
Paragraphe 1 : L'appréciation de la qualité de l'acteur de la fonctionnalité de la délégation de conduite	71
A – L'exclusion de la garde divisée	71
B – La conservation de la qualité du conducteur	73
Paragraphe 2 : Le droit positif en matière de données émanant du véhicule autonome	75
A– L'intervention de la Commission Nationale de l'Informatique et des Libertés	75
B– L'intervention du gouvernement et le droit positif	77
Section 2 : L'exercice du recours et ses limites	77
Paragraphe 1 : l'exercice des recours classiques en cas d'accident de la circulation	78
A – La loi applicable en matière de recours	78
B – Le recours entre coauteurs	79

	104
Paragraphe 2 : Le recours au fondement des produits défectueux	80
A- La possibilité d'un tel recours	80
B - L'articulation des deux régimes	81
CONCLUSION	86
ANNEXE	88
BIBLIOGRAPHIE	89