

SOMMAIRE

RESUME ET MOTS CLES	11
SOMMAIRE	15
LISTE DES ABREVIATIONS	19
INTRODUCTION	23
PARTIE I. UN PARTAGE DES POUVOIRS SUR LE VEHICULE MAIS DES RESPONSABILITES INEQUITABLES	39
TITRE I. L'OBLIGATION A LA DETTE, LA RESPONSABILITE DU CONDUCTEUR OU DU GARDIEN	45
Chapitre I. Partage des pouvoirs et concepts de conducteur et de gardien	49
Chapitre II. Intervention causale de l'aide et responsabilité du conducteur ou du gardien	81
TITRE II. LA CONTRIBUTION A LA DETTE, UNE EXTENSION IMPROBABLE DU CHAMP DES RESPONSABLES	101
Chapitre III. Un droit commun défavorable au conducteur et au gardien	105
Chapitre IV. Un droit commun favorable aux fabricants	151
PARTIE II. LA DISSOCIATION DE LA GARDE DU VEHICULE EQUIPE : VERS DES RESPONSABILITES EQUITABLES	211
TITRE I. LA MOBILISATION DE LA THEORIE DE LA DISSOCIATION DE LA GARDE	219
Chapitre V. Un contexte général favorable	223
Chapitre VI. Une loi du 5 juillet 1985 adaptée	249
TITRE II. L'IMPUTATION DE LA CHARGE FINALE	275
Chapitre VII. Les aides à la conduite non "surpassables"	279
Chapitre VIII. Les aides à la conduite "surpassables"	301
CONCLUSION GENERALE	325
ANNEXES	331
BIBLIOGRAPHIE	399
INDEX	425
TABLE DES MATIERES	437

LISTE DES ABREVIATIONS

AJ pénal	Actualité Juridique- Pénal
Bull. civ.	Bulletin des arrêts de la Cour de cassation, Chambres civiles
Bull. crim.	Bulletin des arrêts de la Cour de cassation, Chambre criminelle
C. civ.	Code civil
C. conso.	Code de la consommation
C. env.	Code de l'environnement
CA	Cour d'appel
Cass. ass. Plén.	Arrêt de l'Assemblée Plénière de la Cour de cassation
Cass. ch. mixte	Arrêt de la Chambre mixte de la Cour de cassation
Cass. ch. réunies	Arrêt des Chambres mixtes de la Cour de cassation
Cass. civ.	Arrêt d'une Chambre civile de la Cour de cassation
Cass. com.	Arrêt de la Chambre commerciale de la Cour de cassation
Cass. crim.	Arrêt de la Chambre criminelle de la Cour de cassation
Cass. soc.	Arrêt de la Chambre sociale de la Cour de cassation
CE	Conseil d'État
CCC	Contrats, concurrence, consommation
CJUE	Cour de justice de l'Union européenne
CNIL	Commission Nationale de l'Informatique et des Libertés
D.	Dalloz
DC	Recueil Dalloz critique
Defrénois	Répertoire général du notariat Defrénois
DH	Recueil Dalloz hebdomadaire
DP	Recueil Dalloz périodique
doctr.	doctrine
Dr. et patr.	Droits et patrimoine
éd.	édition
GAJC	Grands arrêts de la jurisprudence civile
Gaz. Pal.	Gazette du palais
IR	Informations Rapides
JCP éd. G.	JurisClasseur périodique (Semaine Juridique), édition générale
JCP éd. E.	JurisClasseur périodique (Semaine Juridique), édition entreprise et affaires
JORF	Journal Officiel de la République française
JOUE	Journal officiel de l'Union Européenne
LGDJ	Librairie générale de droit et de jurisprudence
LPA	Les petites affiches
op. cit.	opus citatum
pan.	panorama
PUF	Presses universitaires de France
RDC	Revue des contrats
Rec. CJUE	Recueil des arrêts de la Cour de justice de l'Union européenne
réf. préc.	références précitées
Rép. Civ.	Répertoire Dalloz de droit civil
Resp. civ. et assur.	Revue Responsabilité civile et assurances
Rev. crit. DIP.....	Revue critique de droit international privé
Rev. dr. rur.	Revue de droit rural
RLDC	Revue Lamy, droit civil
RTD civ.	Revue trimestrielle de droit civil

RTD com. Revue trimestrielle de droit commercial
somm. sommaire
T. Tome
Trib. corr. Tribunal correctionnel

INTRODUCTION

« La causalité est le domaine où il apparaît de la manière la plus éclatante que le droit est un art et non une science exacte ».

LAMBERT-FAIVRE Y., D. 1992, chron. p. 311.

1. Après l'ère du machinisme, l'ère des nouvelles technologies. Ces dernières se développent très vite et s'épandent très largement. Aujourd'hui, elles sont présentes partout, même dans les véhicules. Il est bien loin le temps où l'introduction des premiers autoradios était analysée comme une révolution et contestée par certains en raison de la distraction du conducteur qu'elle pouvait générer. L'autoradio est désormais un équipement de confort banal. Les ordinateurs de bord, kit mains libres pour les téléphones portables ou Global Positioning System (GPS) ont même pris place à ses côtés. Depuis peu, des dispositifs empreints de nouvelles technologies, mais d'un nouveau genre viennent agrandir la famille des équipements automobiles. Il s'agit des aides à la conduite. Destinées à assister le conducteur pour renforcer la sécurité routière, elles l'informent, corrigent ses erreurs en intervenant ponctuellement sur des organes de contrôle ou de direction du véhicule ou se substituent même à lui pour exécuter une tâche de conduite.

2. Les aides à la conduite peuvent être diversement nommées. Leur dénomination évolue avec le temps et diffère selon les disciplines. On parle ainsi d'aides passives ou d'aides informatives pour celles qui délivrent essentiellement des informations et d'aides actives ou substitutives pour celles qui peuvent agir sur la dynamique du véhicule. Ces dernières peuvent être "overridables". Dans ce cas, elles octroient à la personne au volant la faculté de contrecarrer leur action. Différentes traductions du terme "overridables" comme outre passables, débrayables ou "surpassables" sont proposées. Pour notre travail, nous avons choisi les formules qui nous paraissent les plus explicites c'est-à-dire aide substitutive, aide informative et aide "surpassable". La formule d'aide active est très largement employée, mais elle peut entraîner une confusion entre la catégorie d'aides visée et son état, c'est-à-dire son état actif ou inactif.

3. Les aides à la conduite peuvent être classées en deux catégories : les aides informatives et les aides substitutives. Les aides informatives, comme leur nom l'indique, délivrent des informations ou des alertes au conducteur. Les informations peuvent concerner l'état de la chaussée, l'existence d'embouteillages, le dépassement ou la modification de la vitesse réglementaire. Les alertes visent la survenance d'événements accidentogènes tels que le non-respect de la distance de sécurité entre deux véhicules (système anticollision), la déviance de trajectoire ou la survenance d'un obstacle mobile ou immobile, l'alerte pouvant être délivrée de manière visuelle, sonore ou tactile (vibration dans le volant ou le siège du véhicule).

Les aides substitutives ¹ disposent, quant à elles, de la capacité à agir sur un ou plusieurs organes de contrôle et/ou de direction du véhicule, c'est-à-dire le volant, l'accélérateur et le frein. Elles sont plus ou moins intrusives. Certaines n'interviennent que ponctuellement pour corriger la personne au volant, tandis que d'autres prennent en charge, de manière continue, une tâche de conduite. Par exemple, le "Heading control" intervient ponctuellement pour maintenir le véhicule sur une trajectoire idéale en réagissant avec une force limitée sur le volant tandis que le régulateur de vitesse maintient de manière constante une vitesse en effectuant seul les corrections du régime moteur en fonction du profil de la route, accélérant dans les côtes et ralentissant en faisant frein moteur dans les descentes. De même, certaines sont "surpassables" et d'autres non. ² L'aide est "surpassable" lorsqu'elle permet à la personne au volant de contrecarrer l'action du système en réalisant la procédure prévue à cet effet ou en coupant le contact du véhicule. Par exemple, le régulateur de vitesse se désactive en cas d'action sur la pédale de frein ou d'embrayage. Il est aussi possible de franchir la limite de la vitesse sans désactiver le système en enfonçant la pédale d'accélérateur en bout de butée. L'"Adaptive Cruise Control", qui dispose d'une fraction de la puissance de freinage et de la capacité d'accélérer, se désactive en cas d'action sur le frein. Par contre, il n'est pas possible de surpasser le système de freinage d'urgence. Ce système dispose de la capacité de prendre lui-même la décision de freiner si le conducteur ne réagit pas aux multiples avertissements envoyés par l'ordinateur de bord. Les aides substitutives, quelle que soit l'étendue de leur intrusion dans la conduite du véhicule, impliquent donc un partage des pouvoirs de contrôle et de direction sur le véhicule.

¹ La définition de ce concept se trouve également au sein du glossaire figurant en annexe.

² La définition de ces concepts se trouve également au sein du glossaire figurant en annexe.

4. Certaines aides sont mixtes, c'est-à-dire à la fois informatives et substitutives, en ce sens qu'elles alertent le conducteur tout en disposant de la capacité à agir sur un organe de contrôle ou de direction du véhicule. Par exemple, un système anticollision peut alerter le conducteur en cas de risque et intervenir sur le véhicule en commandant un freinage d'urgence si l'imminence d'une collision est détectée. Bien qu'elles comportent un aspect informatif, nous choisirons de les ranger dans la catégorie des aides substitutives.

5. Le déploiement de ces nouveaux équipements destinés à assister le conducteur, de manière plus ou moins intrusive, constitue une avancée majeure du progrès en matière automobile. Mais chaque évolution sociétale nécessite une adaptation du droit. La prise en compte de l'évolution de la société peut être réalisée par les juges eux-mêmes ou nécessiter une refonte complète du droit par le législateur. Le droit de la circulation routière repose essentiellement sur la notion de conducteur. En effet, le Code de la route et la Convention de Vienne sur la circulation routière³ insistent sur le fait qu'il doit y avoir un conducteur à bord des véhicules⁴ et que ce dernier doit avoir la maîtrise⁵ et le contrôle du véhicule.⁶ Le conducteur est également un acteur central en matière de responsabilité pénale, administrative ou civile. Or la présence d'une aide à la conduite embarquée dans un véhicule, notamment si elle est substitutive, montre que la personne au volant n'est plus nécessairement un

³ Cette Convention fut établie et ouverte à la signature lors de la conférence des Nations Unies sur la circulation routière qui s'est tenue à Vienne du 7 octobre au 8 novembre 1968. L'objectif de cette Convention était de permettre à un automobiliste de voyager à l'étranger avec sa voiture sans devoir, à la frontière, passer un contrôle technique, se faire immatriculer ou passer un examen de permis de conduire. Elle fut complétée par un accord européen en date du 1er mai 1971. Par ailleurs, la plupart des pays ont codifié leur code de la route. (Art. 8.5. Tout conducteur doit constamment avoir le contrôle de son véhicule ou pouvoir guider ses animaux ; 1. Tout conducteur de véhicule doit rester, en toutes circonstances, maître de son véhicule, de façon à pouvoir se conformer aux exigences de la prudence et à être constamment en mesure d'effectuer toutes les manoeuvres qui lui incombent. Il doit, en réglant la vitesse de son véhicule, tenir constamment compte des circonstances, notamment de la disposition des lieux, de l'état de la route, de l'état et du chargement de son véhicule, des conditions atmosphériques et de l'intensité de la circulation, de manière à pouvoir arrêter son véhicule dans les limites de son champ de visibilité vers l'avant ainsi que devant tout obstacle prévisible. Il doit ralentir et, au besoin, s'arrêter toutes les fois que les circonstances l'exigent, notamment lorsque la visibilité n'est pas bonne.

⁴ « *Tout véhicule en mouvement ou tout ensemble de véhicules en mouvement doit avoir un conducteur* » (Conv. Vienne, art. 8.1).

⁵ « *Tout conducteur de véhicule doit rester, en toutes circonstances, maître de son véhicule, de façon à pouvoir se conformer aux exigences de la prudence et à être constamment en mesure d'effectuer toutes les manoeuvres qui lui incombent* » (Conv. Vienne, Art.13.1).

⁶ « *Tout conducteur doit constamment avoir le contrôle de son véhicule* » (Conv. Vienne, Art.8.5). La Convention de Vienne peut donc être un verrou juridique incontournable pour la mise en circulation de certaines aides à la conduite (GUILBOT M., LARCHER F., et al. AJAR Aspects juridiques des aides au respect de la règle de conduite. Rapport final. PREDIT, Convention DSCR/INRETS, 2010). Cette question relevant de la phase précédant la mise en circulation d'un véhicule équipé, elle ne sera pas traitée dans la thèse.

conducteur, du moins plus le seul. Plus encore, même si la mise en circulation des véhicules équipés d'aides à la conduite est conditionnée par le respect d'obligations de sécurité plus ou moins contraignantes, les aides à la conduite ne sauraient être infaillibles. Le dysfonctionnement de l'une d'elles ou une mauvaise interaction avec le conducteur peut jouer un rôle causal dans la survenance d'un accident ou d'un dommage, et ce, bien que le véhicule équipé ait été homologué. Une adaptation ou une refonte complète du droit de la circulation routière pourra donc être nécessaire en raison de l'évolution de l'environnement de conduite cristallisée dans le déploiement de véhicules équipés d'aides à la conduite.

6. Notre travail vise à déterminer l'incidence de ce déploiement en matière de responsabilité civile. Certains régimes de responsabilité sont dits de droit commun. Ils ont alors une portée générale. Tel est le cas de la responsabilité du fait personnel, de la responsabilité du fait des choses et de la responsabilité du fait d'autrui. D'autres sont des régimes spéciaux. Ils ne visent que des situations particulières. On peut citer le régime d'indemnisation relatif aux dommages causés dans le cadre d'un accident de la circulation et la responsabilité du fait des produits défectueux. Par ailleurs, certains régimes se rattachent à la responsabilité contractuelle. C'est le cas lorsqu'ils sont destinés à indemniser un dommage causé dans le cadre de l'application d'un contrat. La garantie des vices cachés en fait partie. Les régimes qui ne visent pas l'indemnisation d'un dommage causé dans le cadre d'un contrat, quant à eux, relèvent de la responsabilité délictuelle. Cette catégorisation a de l'importance, car elle délimite le champ des régimes de responsabilité sur le fondement desquels la victime peut exercer son action en indemnisation. En effet, au titre du principe selon lequel le spécial déroge au général, seul le régime spécial est applicable lorsque ses conditions de mise en œuvre se trouvent réunies. De même, au titre du principe du non-cumul de la responsabilité contractuelle et de la responsabilité délictuelle, la responsabilité contractuelle s'applique de manière exclusive si ses conditions sont satisfaites.

7. En matière de responsabilité civile, les juges disposent d'une marge d'appréciation importante. Il leur arrive de combler les lacunes des textes. Le législateur choisit même délibérément parfois de laisser le soin à la jurisprudence de définir les contours d'une notion juridique (tel a été le cas en matière de responsabilité du fait des produits défectueux). Cette marge de manœuvre est tellement étendue, qu'elle leur a permis d'adapter notre vieux Code civil de 1804 à l'évolution de la société en créant de nouveaux régimes de responsabilité

(comme la responsabilité du fait des choses) ou en instituant l'obligation *in solidum* entre les coresponsables laquelle permet de retenir une coresponsabilité lorsque plusieurs faits générateurs ont causé un même dommage.⁷ La victime dispose alors de plusieurs débiteurs d'indemnité, de surcroît pour le tout, même si les juges procèdent, sur la base de règles préétablies et empreintes d'équité, à un partage de responsabilité entre les coresponsables.

8. Dans l'hypothèse où un véhicule équipé d'une aide à la conduite est impliqué dans un accident de la circulation, deux régimes spéciaux sont susceptibles de s'appliquer : le régime institué par la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation⁸ et la responsabilité du fait des produits défectueux.

Avant l'intervention du législateur en 1985, la question de l'indemnisation des victimes d'un accident de la circulation était réglée sur le fondement de la responsabilité du fait des choses. L'application de ce régime n'était pas satisfaisante. Une faute privait les victimes de dommages corporels d'une partie de leur droit à indemnisation. Or le dommage corporel subi par ces victimes, les piétons et les cyclistes plus particulièrement pouvait être grave en raison de l'énergie cinétique des véhicules. De plus, la victime se trouvait privée d'une partie de son droit à indemnisation alors que l'automobiliste était assuré. En 1964, une commission fut alors instituée pour travailler sur une réforme du droit de la responsabilité civile, notamment en matière d'accidents de circulation. Le Professeur André Tunc, membre de cette commission, présenta en 1965 une esquisse de loi dans son ouvrage intitulé *La sécurité routière*. Il proposait de soustraire les accidents de la circulation au droit de la responsabilité civile et de les soumettre à un régime d'assurance directe. Très mal accueilli par les avocats et les assureurs, son projet ne fut pas soumis au vote du Parlement. Mais le projet d'André Tunc refit surface en 1981 lorsqu'une nouvelle commission fut instituée pour travailler de nouveau sur une réforme du droit de la responsabilité civile en matière d'accidents de circulation. D'ailleurs, en 1981 d'autres initiatives insistèrent aussi sur la nécessité d'aménager en matière

⁷ STARCK B., La pluralité des causes de dommage et la responsabilité civile (La vie brève d'une fausse équation : causalité partielle= responsabilité partielle). *JCP éd. G.* 1970, I, 2339 ; STARCK B., titre préc. (suite et fin), *JCP éd. G.* 1970, I, 2339.

⁸ Loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 relative à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation. *JORF* du 6 juillet 1985. Voir BIGOT J., Les trois lectures de la loi Badinter. *JCP éd. G.* 1987, I, 3278 ; GROUDEL H., Le fondement de la réparation instituée par la loi du 5 juillet 1985. *JCP éd. G.* 1986, I, 3244 ; WIEDERKEHR G., De la loi du 5 juillet 1985 et de son caractère autonome. *D.* 1986, chron. p. 255.

d'accident de la circulation un régime s'émancipant des règles de la responsabilité. Ces initiatives s'inscrivaient dans un mouvement d'aide à toutes les victimes reposant sur l'idéologie de la solidarité. C'est dans ce contexte que le 21 juillet 1982 la Cour de cassation rendit son célèbre arrêt Desmares affirmant que la faute de la victime n'est pas partiellement exonératoire pour le gardien.⁹ Dès lors, quelle que soit la chose dommageable, son gardien ne pouvait plus s'exonérer partiellement en se prévalant de la faute de la victime. Cet arrêt de provocation à l'égard du législateur eut l'effet escompté. En effet, une loi s'inspirant du projet d'André Tunc fut adoptée le 5 juillet 1985. Cette loi est protectrice des intérêts des victimes d'un dommage corporel causé dans le cadre d'un accident de la circulation. Le concept d'implication se trouve substitué à celui de la causalité et une faute inexcusable à condition qu'elle soit la cause exclusive de l'accident ou une faute intentionnelle est exigée pour exclure le droit à indemnisation de ces victimes lorsqu'elles ne sont pas conductrices. La démonstration d'une faute du défendeur n'est même pas nécessaire, l'implication du véhicule dans l'accident suffisant à faire naître son obligation d'indemnisation. Ce régime atypique a pu être consacré parce que le législateur a fait coïncider le champ d'intervention de l'implication avec une assurance obligatoire des véhicules terrestres à moteur.¹⁰ Finalement, c'est l'assureur du véhicule terrestre à moteur impliqué dans l'accident qui indemnise la victime que ce soit à la suite de la transaction ou du procès.

Le régime de la responsabilité du fait des produits défectueux procède, quant à lui, de la transposition par la loi n° 98-389 du 19 mai 1998¹¹ de la directive n° 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. Cette directive est « l'héritière » de la Convention européenne du 27 janvier 1977 sur la responsabilité du fait des produits en cas de lésions corporelles ou de décès.¹² Ce

⁹ Cass. 2e civ., 21 juil. 1982 (n°81-12.850), Bull. civ. II, n° 111.

¹⁰ C. assur., art. L.211-1.

¹¹ Loi n° 98-389 du 19 mai 1998 relative à la responsabilité du fait des produits défectueux. JORF n° 117 du 21 mai 1998, p. 7744. Voir DAGGORNE-LABBE Y., La loi du 19 mai 1998 relative à la responsabilité du fait des produits défectueux. *Deffrénois* 1998, p. 1265, art. 36888 ; JOURDAIN P., Commentaire de la loi du 19 mai 1998 relative à la responsabilité du fait des produits défectueux. *JCP éd. E* 1998, p. 1204 ; LARROUMET Ch., La responsabilité du fait des produits après la loi du 19 mai 1998. *D.* 1998, p. 311 ; MAZEAUD D., *Les victimes et les dommages réparables*. In : *La responsabilité du fait des produits défectueux*. Actes du colloque du 27 octobre 1998. *LPA* 28 décembre 1998, n° 155, p. 14 ; OUTIN-ADAM A., *Les responsables*. In : *La responsabilité du fait des produits défectueux*. Actes du colloque du 27 octobre 1998. *LPA* 28 décembre 1998, n° 155, p. 8 ; MOLFESSIS N., *Les produits en cause*. in : *La responsabilité du fait des produits défectueux*. Actes du colloque du 27 octobre 1998. *LPA* 28 décembre 1998, n° 155, p. 20.

¹² Convention du Conseil de l'Europe du 27 janvier 1977 sur la responsabilité du fait des produits en cas de lésions corporelles ou de décès. Strasbourg, STCE n° 091. Disponible sur : < <http://conventions.coe.int> >.

régime de responsabilité est doublement original. D'une part, il repose sur un concept nouveau, le défaut de sécurité. Ce concept qui constitue le fait générateur de ce régime de responsabilité se définit comme le fait pour un produit de ne pas apporter la sécurité à laquelle on peut légitimement s'attendre. Il englobe donc le défaut intrinsèque (vice de fabrication ou défaut de conception) et le défaut d'information. D'autre part, ce régime de responsabilité accorde un caractère exonératoire au risque de développement, c'est-à-dire au défaut de sécurité indécélable en l'état des connaissances scientifiques et techniques au moment de la mise en circulation. Au moment de la rédaction de la directive, cette cause d'exonération fut un sujet de discordance entre les États membres. Certains d'entre eux, la Belgique, le Danemark, la Grèce, la France, l'Irlande et le Luxembourg, se prononçaient pour l'exclusion de cette cause d'exonération, mais d'autres, l'Italie, les Pays-Bas et le Royaume-Uni, s'opposaient à son élimination. La directive opéra alors un compromis en aménageant une option aux États membres sur cette question. Le fait d'accorder un caractère exonératoire au risque de développement n'étant pas dans la tradition française, cette option souleva en France des débats, lesquels au demeurant expliquent la transposition de la directive avec trois ans de retard. Les défenseurs de cette cause d'exonération mettaient en avant les conséquences négatives d'un élargissement de la responsabilité à cette catégorie de risque, c'est-à-dire l'augmentation considérable du coût de leur assurance, l'atteinte à la compétitivité des entreprises sur le marché commun, la nuisance à la recherche et à l'innovation et la menace de l'emploi et de la prospérité des entreprises. Ses détracteurs, quant à eux, redoutaient une régression dans les droits des victimes ainsi qu'une hausse du prix des produits destinée à répercuter celle de la prime de l'assurance liée à l'extension de la garantie au risque de développement. Ils craignaient également que le risque de développement soit, par effet de propagation, admis sur le terrain du droit commun de la responsabilité civile. Différents projets admettant ou écartant l'exonération pour risque de développement se succédèrent. Il y eut l'avant-projet de Jacques Ghestin en 1987. Conformément à la directive, ce projet prévoyait une responsabilité sans faute au bénéfice de n'importe quelle victime consommatrice ou non et quel que fût le dommage (hormis le dommage affectant le produit lui-même). Mais sur plusieurs points, il allait au-delà des exigences de la directive. Concernant le risque de développement, un caractère exonératoire lui était accordé, mais il se trouvait couplé à une obligation de suivi, d'information ou de rappel. Le projet fut soumis au Parlement qui, sur la question du risque de développement notamment, lui apporta de

nombreux amendements. Le gouvernement retirera alors le projet. Puis, il y eut le projet de loi Arpaillage du 23 mai 1990 reprenant l'exonération pour risque de développement et l'obligation de suivi ainsi que l'applicabilité exclusive du régime. Le texte s'est heurté à l'opposition du Sénat en raison de l'exonération pour risque de développement. La commission mixte paritaire confirma la suppression du risque de développement par le Sénat et le projet ne fut plus repris par le gouvernement. Un texte admettant l'exonération pour risque de développement tout en la couplant à une obligation de suivi et en introduisant une exception pour les produits du corps humain fut ensuite proposé par Madame Catala. C'est ce texte qui est à l'origine de la loi du 19 mai 1998.

9. Si ces deux régimes sont spéciaux, la loi du 5 juillet 1985 est d'application exclusive pour régler la question de l'indemnisation de la victime d'un accident de la circulation. C'est donc cette loi qui est amenée à s'appliquer dans l'hypothèse où un véhicule équipé d'une aide à la conduite serait impliqué dans un accident de la circulation. Depuis 25 ans, ce pilier juridique en matière d'accident de la circulation résiste aux évolutions mécaniques des véhicules. Celles-ci ne bouleverseraient pas l'environnement de conduite puisqu'il y avait toujours un véhicule terrestre à moteur, un conducteur et un accident de la circulation. Avec l'apparition des aides à la conduite, le glas de la loi du 5 juillet 1985 pourrait bien sonner. La présence d'une aide substitutive embarquée dans un véhicule montre qu'il n'y a plus nécessairement de conducteur au sens de cette loi du moins plus nécessairement un seul conducteur si tant est qu'une entité technologique puisse être qualifiée de conducteur. De même, elle ne permet pas de tenir compte du rôle causal d'une aide à la conduite dans la survenance d'un accident, la causalité se trouvant évincée des conditions de mise en œuvre de la responsabilité qu'elle institue. Or une faute du conducteur n'étant pas exigée pour engager sa responsabilité, ce sont essentiellement les pouvoirs qu'il détient sur le véhicule qui justifient sa responsabilité. L'équité légitimerait donc un élargissement du champ des responsables, sous la forme d'une substitution de la responsabilité d'un tiers (un vendeur ou un fabricant par exemple) à celle du conducteur ou d'un partage de responsabilité entre ce dernier et le tiers, dès lors qu'il serait avéré qu'une aide détenant des pouvoirs sur le véhicule aurait joué un rôle causal dans la survenance de l'accident.

10. De prime abord, le déploiement de véhicules équipés d'une aide à la conduite, du moins lorsqu'elle est substitutive, est donc susceptible de bouleverser le droit de la

responsabilité civile. Mais il ressort de la jurisprudence que le droit de la responsabilité civile, en l'état du droit positif, permet aux juges d'imputer les responsabilités en tenant compte du rôle causal de la défaillance mécanique ¹³ dans la survenance de l'accident lorsqu'il est avéré. Malgré la privation partielle ou totale de la maîtrise d'un organe de contrôle ou de direction du véhicule inhérente à la défaillance mécanique du véhicule, la personne au volant est qualifiée de conducteur. Les juges autorisent le conducteur à exercer une action reconventionnelle contre un tiers au titre de la défaillance mécanique sur le terrain d'un régime de responsabilité de droit commun. Mais la prise en considération du rôle causal de la défaillance mécanique n'intervient qu'au stade de la contribution à la dette. Elle prend le plus souvent la forme d'une garantie totale de la personne au volant par le tiers mis en cause sur le terrain de la responsabilité contractuelle. Par exemple, le vendeur d'un véhicule impliqué dans un accident parce que le volant s'était bloqué en pleine activité de conduite fut tenu de garantir son conducteur du paiement de la totalité du montant de l'indemnisation allouée à la victime. ¹⁴ La loi du 5 juillet 1985 n'est donc d'application exclusive qu'au stade de l'obligation à la dette. Finalement, le droit de la responsabilité civile apparaît suffisant et adapté pour tenir compte du rôle causal d'une aide à la conduite dans la survenance de l'accident, tout en opérant une répartition équitable des responsabilités au stade de la contribution à la dette.

11. Cette affirmation est vraie en matière d'aides informatives. L'aide informative ne détenant aucun pouvoir de contrôle ou de direction sur le véhicule, elle n'est pas susceptible de remettre en cause la qualification de la personne au volant de conducteur. Celle-ci sera donc nécessairement responsable en sa qualité de conducteur sur le fondement de la loi du 5 juillet 1985. Par contre, si les juges relèvent la défaillance de l'aide informative, cette circonstance pourra, comme en matière de défaillance mécanique du véhicule, influencer sur l'existence ou la gravité d'une faute de conduite commise par le conducteur victime et donc sur son droit à indemnisation. Par exemple, le non-respect d'une alerte peut renforcer la gravité de la faute commise par le conducteur tandis que son respect peut établir qu'il n'a pas commis de faute. De même, comme en matière de défaillance mécanique d'un véhicule, si les

¹³ Par défaillance mécanique, il faut entendre la défaillance d'un organe permettant au véhicule de circuler (le moteur par exemple) ou d'un organe de contrôle ou de direction du véhicule (le volant ou le frein par exemple). La personne au volant est alors privée partiellement ou totalement du contrôle de l'organe défaillant. La définition de ce concept figure aussi au sein du glossaire en annexe.

¹⁴ Cass. 1^{er} civ., 13 avril 1992 (n° 90-11.634).

juges admettent le rôle causal de la défaillance de l'aide informative dans la survenance de l'accident, ils pourront étendre, au stade de la contribution à la dette, le champ des responsables à un tiers. Certes, depuis 1998, le contexte juridique a évolué. Dorénavant, la responsabilité du fait des produits défectueux tient une place centrale en matière d'indemnisation d'un dommage causé par l'intermédiaire d'une chose, et ce, même si un lien contractuel unit la victime au défendeur. Les véhicules équipés d'une aide à la conduite étant récents, ils généreront probablement l'examen de la responsabilité du tiers mise en cause au titre du rôle causal de l'aide, quel que soit son type d'ailleurs, sur le fondement de ce régime et non plus sur celui de la responsabilité contractuelle comme c'était le plus souvent le cas dans les arrêts illustrant une défaillance mécanique que nous avons relevé. L'imputation de la charge finale de la réparation au tiers peut donc s'avérer plus problématique en matière de défaillance d'une aide informative qu'en matière de défaillance mécanique. Cependant, même sur le terrain de la responsabilité contractuelle, un lien de causalité est exigé pour engager la responsabilité du tiers. Or si un lien de causalité entre la défaillance mécanique du véhicule et la survenance de l'accident peut exister et même apparaître avec évidence, il y en aura rarement un entre la défaillance d'une aide informative et la survenance d'un accident. En effet, si la tâche de conduite à l'origine de l'accident peut être imputable à la défaillance mécanique du véhicule, elle ne peut jamais l'être à une aide informative. Même défaillante, celle-ci ne peut pas intervenir sur un organe de contrôle ou de direction du véhicule. Certes, elle peut influencer sur la conduite du véhicule par la personne au volant, par exemple en lui enjoignant de ralentir ou de s'éloigner de la barrière de sécurité, voire de réaliser un freinage d'urgence. Mais le Code de la route imposant à la personne au volant de rester maître de son véhicule, elle doit vérifier l'exactitude des informations délivrées avant d'adapter sa conduite à l'information délivrée. Ce n'est donc que si l'exactitude de l'information délivrée ne pouvait pas être vérifiée par la personne au volant que le rôle causal d'une aide informative dans la survenance d'un accident pourrait être admis.

L'intérêt de l'examen de l'incidence de la présence d'une aide informative à bord d'un véhicule en matière de responsabilité civile étant limité, notre travail sera centré sur les aides qui peuvent véritablement bouleverser ce droit, c'est-à-dire les aides substitutives. Plus précisément, notre travail s'attachera à déterminer si le droit de la responsabilité civile est suffisant, adapté ou adaptable, tant sur le plan juridique que sur celui de l'équité, pour que les juges tiennent compte du partage des pouvoirs de contrôle et de direction sur le véhicule entre la personne au volant et l'aide substitutive lors de la répartition des responsabilités.

12. Le droit de la responsabilité civile paraît insuffisant et inadapté pour tenir compte de manière satisfaisante du partage des pouvoirs sur le véhicule entre une aide et la personne au volant. Certes, en cas de défaillance mécanique, la qualification de conducteur est maintenue au sujet de la personne au volant alors que cette dernière se trouve privée d'une partie de ses pouvoirs de contrôle et de direction sur le véhicule. Mais la privation de ces pouvoirs générée par la défaillance mécanique du véhicule est bien différente de celle inhérente au fonctionnement d'une aide substitutive. La privation de pouvoirs liée à la défaillance mécanique survient brutalement lors de l'activité de conduite. De même, le pouvoir sur le véhicule dont la personne au volant se trouve privée en raison de la défaillance mécanique n'est exercé ni par une autre personne physique, ni par une entité technologique conçue pour exercer certaines tâches de conduite afin de soulager le conducteur. Le fonctionnement d'une aide substitutive, quant à lui, implique que les pouvoirs sur le véhicule dont la personne au volant se trouve privée soient exercés par une entité technologique, et ce, dès la mise en marche du véhicule ou ponctuellement, mais de manière répétée, pendant l'activité de conduite. La tâche de conduite à l'origine de l'accident peut donc avoir été réalisée par l'aide et non par la personne au volant. Il est alors possible que la présence d'une aide substitutive s'oppose à la qualification de la personne au volant de conducteur. L'applicabilité de la loi du 5 juillet 1985 et par conséquent le droit à indemnisation des victimes d'un accident de la circulation pourrait donc être en péril.

De même, deux différences majeures existent entre la défaillance mécanique d'un véhicule et celle d'une aide substitutive. La première résulte de la marge de manœuvre dont dispose la personne au volant pour contrecarrer la défaillance. Alors qu'en cas de défaillance mécanique, la personne au volant n'a aucune marge de manœuvre sur l'organe défaillant, en cas de défaillance d'une aide substitutive, les aides substitutives étant pour la plupart "surpassables", elle dispose de la faculté de surpasser l'aide. Non seulement cette faculté peut être une source de reconnaissance d'une faute, mais en outre la reconnaissance d'une faute contre la personne au volant peut s'opposer à la garantie totale de la personne au volant par un tiers au stade de la contribution à la dette. La seconde différence majeure entre la défaillance mécanique et la défaillance d'une aide à la conduite substitutive relève du degré de probabilité de l'imputabilité de la défaillance à un risque de développement. Certes, un organe de contrôle ou de direction du véhicule peut être affecté d'un risque de développement, mais ce ne serait que parce qu'il comporterait une nouveauté. En effet, la communauté scientifique dispose d'un recul important en matière de contrôle de la direction et sur le système de freinage. Les

aides à la conduite sont des dispositifs nouveaux et empreints de nouvelles technologiques et la communauté ne dispose pas encore d'un recul suffisant à leur égard pour être en mesure de déceler un défaut. Elles sont donc plus propices qu'un système mécanique ou hydraulique à susciter des juges la reconnaissance d'un risque de développement.

13. Une intervention du législateur destinée à maintenir l'applicabilité de la loi du 5 juillet 1985 malgré la présence d'une aide substitutive à bord d'un véhicule peut être nécessaire. L'équité pourrait même prôner que le législateur étende le champ des responsables au fabricant en application de la loi du 5 juillet 1985, s'il s'avère que la prise en compte de la défaillance d'une aide à la conduite au stade de la contribution à la dette ne permettrait pas de tenir compte de manière satisfaisante du rôle causal de l'aide à la conduite dans la survenance de l'accident. En effet, la finalité des aides à la conduite est de renforcer la sécurité routière, or si les consommateurs se détournent des véhicules équipés de ce type d'aides en raison des risques juridiques qui en découlent, cela sera contre-productif. De même, aucune formation à la conduite d'un véhicule équipé d'une aide à la conduite n'est actuellement dispensée. La circonstance que l'aide soit "surpassable" ne légitime donc pas que la personne au volant supporte, au demeurant seule, la charge de la réparation du dommage de la victime alors que la défaillance de l'aide est avérée. Plus encore, ce sont les fabricants qui choisissent d'équiper les véhicules de dispositifs susceptibles de se substituer au conducteur. Il serait donc légitime qu'ils endossent cette responsabilité, du moins une responsabilité comparable à la sienne. Pour autant, si le fabricant est soumis à un régime de responsabilité trop strict, cela serait aussi contreproductif du point de vue de la sécurité routière dans la mesure où ce serait un frein à l'innovation. Si le législateur intervenait, il ne faudrait donc pas qu'il se cantonne à élargir le champ des responsables au fabricant en application de la loi du 5 juillet 1985, mais il conviendrait aussi qu'il aménage un régime de responsabilité aboutissant à une répartition équitable des responsabilités.

14. Si l'application du droit se révélait inéquitable, une intervention du législateur ne serait pas pour autant inéluctable. Il arrive aussi aux juges d'aménager le droit aux évolutions sociétales. Si une extension du champ des responsables au fabricant s'avérait nécessaire dès le stade de l'obligation à la dette, les juges pourraient alors s'inspirer de leur raisonnement adopté sur le terrain de la responsabilité du fait des choses. En effet, à un moment donné la nécessité d'étendre le champ des responsables au-delà de l'utilisateur ou du propriétaire de la

chose fut ressentie. C'est le concept de gardien qui permit aux juges de répondre à ce besoin sociétal. Il fut élargi à celui de gardien de la structure entendu comme le fabricant. D'ailleurs, en mettant en œuvre la théorie de la garde de la structure et du comportement, les juges parvinrent à répartir les responsabilités de manière équitable entre l'utilisateur de la chose qualifié de gardien du comportement et son fabricant qualifié de gardien de la structure. Or le concept de gardien est présent à l'article 2 de la loi du 5 juillet 1985 et les juges ont interprété sa présence comme signifiant que le gardien est responsable dans les mêmes conditions que le conducteur. Cette piste nous paraît donc particulièrement intéressante. Elle sera envisagée dans l'hypothèse où l'application du droit positif aboutirait à des solutions inéquitables et/ou si le concept de conducteur se révélait dépassé pour qualifier de conducteur la personne au volant d'un véhicule équipé d'une aide substitutive. Si le concept de conducteur se trouve dépassé pour qualifier la personne au volant, tel ne sera peut-être pas le cas de celui de gardien du comportement.

15. Nos craintes relatives à une inadaptation du droit positif de la responsabilité pour tenir compte de manière satisfaisante de la présence d'une aide à la conduite substitutive à bord d'un véhicule lors de la répartition des responsabilités sont fondées. Si le droit positif de la responsabilité civile est juridiquement adapté pour prendre en considération la présence d'une aide substitutive embarquée dans un véhicule, son application aboutit à des solutions inéquitables comme nous le démontrerons dans la première partie (Un partage des pouvoirs sur le véhicule mais des responsabilités inéquitables). Mais comme nous le montrerons dans la seconde partie, les juges pourraient remédier à ce problème en empruntant la piste précédemment évoquée, c'est-à-dire en se tournant vers la théorie de la dissociation de la garde de la structure et du comportement lors de l'application de la loi du 5 juillet 1985 (La dissociation de la garde du véhicule équipé : vers des responsabilités équitables).

**PARTIE I. UN PARTAGE DES POUVOIRS SUR LE
VEHICULE MAIS DES RESPONSABILITES INEQUITABLES**

16. L'action en indemnisation d'une victime d'un accident de la circulation entraîne la mise en œuvre de la loi du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation, ce texte étant d'ordre public et d'application exclusive. Dans la majorité des cas, l'application de cette loi ne sera pas problématique même si un véhicule équipé d'une aide à la conduite substitutive se trouve co-impliqué. Il y a un conducteur : la personne au volant du véhicule qui n'est pas équipé d'une aide coimpliqué dans l'accident. Les victimes, y compris la personne au volant du véhicule équipé de l'aide, peuvent alors agir en indemnisation contre ce conducteur. Mais elles peuvent aussi choisir d'exercer leur action en indemnisation au titre de l'implication du véhicule équipé dans l'accident de la circulation. L'application de la loi du 5 juillet 1985 peut alors se révéler problématique dans l'hypothèse où la présence de l'aide substitutive empêcherait les juges de qualifier de conducteur la personne au volant du véhicule équipé. Pourtant, l'application de cette loi est doublement impérative. D'une part, la présence d'une aide à la conduite n'atténue pas de manière certaine la gravité du dommage susceptible d'être causé par le véhicule équipé. Certes, lorsque l'aide est destinée à assurer une conduite respectueuse des limitations de vitesse autorisées, sa présence peut diminuer les dommages susceptibles d'être causés au passager de ce véhicule. Plus la vitesse est basse, moins le dommage est susceptible d'être grave. Mais cette aide à la conduite ne préserve pas le véhicule équipé d'être heurté par un véhicule dépassant de manière significative les limitations de vitesse autorisées. L'inapplicabilité de cette loi aux victimes d'un dommage causé par un véhicule équipé peut donc créer une discrimination injustifiée entre les victimes d'accidents de la circulation. D'autre part, l'inapplicabilité de cette loi peut avoir pour effet pervers l'acquisition de véhicules équipés de ce type d'aides essentiellement dans le but de se soustraire à la responsabilité instituée par cette loi. Il est donc fort probable que les juges aménagent une solution pour préserver l'applicabilité de la loi du 5 juillet 1985.

17. La loi du 5 juillet 1985 limite exclusivement le champ des responsables au conducteur et au gardien, c'est pourquoi même lorsqu'il apparaît que l'accident est imputable à la défaillance mécanique du véhicule, un fabricant ou un vendeur ne peut pas être mis en cause sur ce fondement. Il en sera de même si les juges relèvent que l'accident est imputable à une tâche de conduite réalisée par une aide substitutive, défaillante ou non. Un repli vers le concept de gardien apparaît donc comme la seule alternative offerte aux juges pour maintenir l'applicabilité de la loi du 5 juillet 1985 sans dénaturer le conducteur. Cependant, cette

solution n'est envisageable que si le concept de gardien n'est pas altéré par la présence de l'aide substitutive ou si cette qualité n'est pas détenue par la victime. Dans le cas contraire, l'applicabilité de la loi du 5 juillet 1985 ne pourrait être préservée qu'au prix d'une dénaturation du concept de conducteur. Mais alors que le concept de conducteur peut être sensible à la présence d'une aide à la conduite substitutive, tel ne paraît pas être le cas du concept de gardien. Si la défaillance mécanique ne permet pas d'étendre le champ des responsables au fabricant ou au vendeur, elle ne s'oppose pas non plus à la mise en jeu de la responsabilité du conducteur ou du gardien en application de la loi du 5 juillet 1985. Cette solution s'explique par l'exclusion du concept de la causalité des conditions de mise en jeu de la responsabilité du conducteur et du gardien. La défaillance technologique du véhicule, quand bien même aurait elle joué un rôle causal dans la survenance de l'accident, ne sera donc pas non plus susceptible de s'opposer à la mise en jeu de la responsabilité du conducteur ou du gardien du véhicule équipé. Ainsi, seule une responsabilité exclusive du conducteur ou du gardien du véhicule équipé est envisageable au stade de l'obligation à la dette en application de la loi du 5 juillet 1985 (**Titre I**).

18. Les pouvoirs détenus sur le véhicule par l'aide substitutive et son rôle causal dans la survenance de l'accident étant des facteurs d'élargissement du champ des responsables au-delà du conducteur et du gardien, l'imputation des responsabilités à laquelle l'application du droit positif de la responsabilité aboutit est inéquitable. Mais l'obligation d'indemnisation comporte un second niveau : la contribution à la dette. Une extension du champ des responsables au-delà du conducteur ou du gardien du véhicule équipé d'une aide substitutive est donc encore possible. En effet, en cas de défaillance mécanique du véhicule, l'exercice d'une action reconventionnelle du conducteur contre un tiers, un vendeur ou un fabricant par exemple, permet aux juges de désigner le tiers comme débiteur final d'une partie ou de la totalité du montant de l'indemnisation allouée à la victime lorsqu'un lien de causalité existe entre la défaillance mécanique et la survenance de l'accident. L'espoir d'une répartition équitable des responsabilités entre le conducteur ou le gardien du véhicule équipé et le fabricant paraît même permis. En effet, le partage des pouvoirs sur le véhicule entre l'homme et la machine se prête à un partage de responsabilité et le droit de la responsabilité civile sous couvert de l'obligation *in solidum* admet la coresponsabilité. Plus encore, c'est l'équité qui innove les règles de droit commun établies en matière de partage de responsabilité entre les coresponsables. Néanmoins, dans l'hypothèse d'un recours en responsabilité exercé par la

personne au volant d'un véhicule équipé d'une aide substitutive, l'application de l'une de ces règles aboutit à un partage des responsabilités qui ne nous paraît pas équitable. Elle peut se voir imputer la totalité de la charge finale de la réparation alors que le rôle causal de l'aide dans la survenance de l'accident est avéré. D'autres facteurs inhérents à l'application du droit commun pourront aussi aboutir à l'imputation de la charge finale de la réparation au conducteur ou au gardien du véhicule équipé. Finalement, au stade de la contribution à la dette, l'application du droit commun ne permet pas non plus, du moins pas toujours, d'étendre le champ des responsables au-delà du conducteur ou du gardien du véhicule équipé de l'aide substitutive alors qu'une telle extension apparaîtrait équitable (**Titre II**).

***Titre I. L'obligation à la dette, la responsabilité du
conducteur ou du gardien***

19. Si la loi du 5 juillet 1985 est applicable en cas d'accident de la circulation, lorsque l'action en indemnisation est exercée par la victime au titre de l'implication d'un véhicule équipé d'une aide substitutive, son application ne s'impose pas avec évidence. Sur le fondement de cette loi, seuls le conducteur et le gardien peuvent être mis en cause. Mais si la présence de l'aide révèle les limites de ces concepts pour désigner un responsable, la loi du 5 juillet 1985 ne pourra pas être appliquée. Une analyse des concepts de conducteur et de gardien au prisme d'un partage des pouvoirs sur le véhicule entre la personne au volant et l'aide substitutive est donc indispensable (**Chapitre I**).

20. Certes, elle révèle que le concept de gardien à la différence de celui de conducteur est toujours adapté pour désigner un responsable, mais la responsabilité du gardien ne serait pas nécessairement engagée. La présence de l'aide pourrait mettre en lumière les limites de l'une ou l'autre des conditions de mise en oeuvre de la responsabilité posée par la loi du 5 juillet 1985. Même si tel n'est pas le cas, le conducteur ou le gardien désigné comme responsable peut tenter de s'exonérer en se prévalant du rôle causal joué par l'aide dans la survenance de l'accident. Un examen des conditions de la mise en jeu de la responsabilité du conducteur et du gardien au prisme de la présence d'une aide substitutive dans un véhicule et du constat de son rôle causal dans la survenance de l'accident est donc nécessaire (**Chapitre II**). Cependant, cet examen montre que la responsabilité du conducteur ou du gardien du véhicule équipé de l'aide substitutive peut être engagée bien que le rôle causal de l'aide substitutive dans la survenance de l'accident soit relevé par les juges.

Chapitre I. Partage des pouvoirs et concepts de conducteur et de gardien

21. La loi du 5 juillet 1985 s'appliquant exclusivement à un conducteur ou à un gardien, la conduite et la garde en constituent le fondement. En raison du fonctionnement d'une aide substitutive, la personne au volant du véhicule n'est plus nécessairement la seule détentrice de la conduite du véhicule. Le concept de conducteur peut alors se révéler inadapté pour qualifier la personne au volant (*SECTION I*).

22. La garde repose en premier lieu sur la propriété. Le concept de gardien n'est donc pas susceptible d'être affecté par la présence de l'aide substitutive (*SECTION II*).

SECTION I. LA FRAGILITE DU CONCEPT DE CONDUCTEUR

23. Le concept de conducteur n'est pas défini par les textes. Les juges ont posé certains critères, mais cette notion reste évanescence. ¹⁵ Il n'est donc pas facile de cerner les contours du concept de conducteur. Malgré ces difficultés, nous avons identifié certains traits caractéristiques du concept de conducteur au sens où les juges l'entendent en application de la loi du 5 juillet 1985. Pour la raison évoquée ci-dessus, nous sommes conscients qu'ils sont discutables, certaines solutions de la Cour de cassation apparaissant d'ailleurs contradictoires. Mais nous choisissons tout de même de fonder nos développements à venir sur eux.

24. La qualité de conducteur est conditionnée par la détention de pouvoirs de contrôle et de direction sur le véhicule. Lorsqu'un véhicule est équipé d'un dispositif de double-commande, c'est-à-dire d'un système impliquant la détention de ces pouvoirs par deux personnes physiques, nous avons observé que les juges affinent leur analyse. Ils opèrent une distinction fine entre la commande de la conduite du véhicule et sa maîtrise matérielle. La commande de la conduite vise le pouvoir d'imposer un style de conduite en agissant directement et à tout moment sur un ou plusieurs organe(s) de contrôle et/ou de direction du véhicule. La maîtrise matérielle reflète l'exercice de l'activité de conduite, donc la réalisation de manière continue des tâches de conduite nécessaires à la circulation du véhicule. C'est le détenteur de la commande de la conduite qui est qualifié de conducteur, donc celui qui peut, à tout moment, subtiliser le pouvoir de contrôle ou le pouvoir de direction, voire les deux, et non celui qui, de fait, exerce ces pouvoirs pour assurer la circulation du véhicule.

25. Un véhicule équipé d'une aide substitutive s'apparente à un véhicule équipé d'un dispositif de double commande. La transposition à cette hypothèse de la distinction opérée entre la commande de la conduite et la maîtrise matérielle du véhicule, même si elle peut apparaître artificielle, nous semble donc pertinente.

¹⁵ MAURY C., Controverses sur la notion de « conducteur ». *D.* 2005, p.938 (note sous Cass. 2e civ., 7 oct. 2004 (n° 02-17.738)). Dans le même sens, un auteur souligne la casuistique qui règne au sujet de la notion de conducteur (CHABAS F., L'interprétation des articles 2 à 6 de la loi du 5 juillet 1985 et la question des recours. *Gaz. Pal.* 20 juin 1995, p. 656).

26. Une définition des notions de commande de la conduite et de maîtrise matérielle du véhicule s'impose. ¹⁶

La commande de la conduite du véhicule consiste à imposer un style de conduite en agissant directement et à tout moment sur certains organes de contrôle et/ou de direction du véhicule. Plus précisément, elle renvoie au pouvoir de se substituer, à tout moment, au détenteur de la maîtrise matérielle pour le corriger en exécutant à sa place, partiellement ou totalement, une tâche de conduite. Elle implique donc l'exécution, de manière ponctuelle, d'une partie ou de la totalité d'une tâche de conduite qui s'impose à celui qui exerce l'activité de conduite. La commande de la conduite du véhicule renvoie alors à l'idée de « maîtrise intellectuelle » ¹⁷ du véhicule. La formule de maîtrise intellectuelle est plus éloquente que celle de commande de la conduite, c'est pourquoi nous l'emploierons pour parler de la commande de la conduite du véhicule. Certes, son utilisation au sujet d'une aide à la conduite peut paraître inappropriée, mais les aides à la conduite sont présentées comme des systèmes intelligents. Il est donc possible de penser que l'aide détient la maîtrise intellectuelle du véhicule.

La maîtrise matérielle du véhicule, quant à elle, vise l'activité de conduite, plus précisément la réalisation de manière continue des tâches de conduite nécessaires à la circulation du véhicule sur la chaussée. Elle implique donc la détention des pouvoirs nécessaires pour faire circuler le véhicule, mais pas nécessairement en totalité. Ces pouvoirs peuvent être partagés, chacun des détenteurs de ces pouvoirs exerçant alors de manière continue et combinée les tâches de conduite nécessaires à la circulation du véhicule. Ils exercent donc des tâches de conduite différentes. Lorsque la maîtrise matérielle n'est pas partagée, elle peut cependant être exercée sous la direction du détenteur de la maîtrise intellectuelle du véhicule.

27. La présence d'un dispositif de double commande met en lumière un partage vertical des pouvoirs sur le véhicule entre deux personnes. La maîtrise matérielle est détenue par l'un (l'élève) et la maîtrise intellectuelle par l'autre (le moniteur). C'est la détention de la maîtrise intellectuelle qui entraîne la qualification de conducteur. La présence d'une aide

¹⁶ La définition de ces concepts figure également en annexe au sein du glossaire.

¹⁷ La formule est empruntée à James Landel (LANDEL J., La location d'un quad transfère la garde sur le conducteur. *JA* 2010, n° 815 (note sous Cass. 2e civ., 10 nov. 2009 (n° 08-20.273))).

substitutive, quant à elle, peut opérer un partage horizontal ou vertical des pouvoirs sur le véhicule. ¹⁸

Le partage horizontal implique seulement un partage de la maîtrise matérielle du véhicule. Les tâches inhérentes à la circulation du véhicule sont exécutées de manière combinée et ininterrompue par la personne au volant et l'aide, et ce, dès l'activation de l'aide par la personne au volant ou la mise en marche du moteur du véhicule par cette dernière. L'aide assiste la personne au volant en la soulageant de manière continue de l'exécution d'une tâche de conduite. Par exemple, la personne au volant agit sur le frein et le volant tandis que l'aide gère la vitesse du véhicule. La distinction opérée entre la maîtrise matérielle et la maîtrise intellectuelle ne s'appliquant qu'en cas de partage vertical des pouvoirs sur le véhicule, elle n'est pas transposable à l'hypothèse d'un partage horizontal des pouvoirs sur le véhicule. C'est sous l'angle de la conception traditionnelle du concept de conducteur que cette hypothèse doit être analysée. Le concept de conducteur apparaît alors relativement résistant pour qualifier la personne au volant (§ 1).

Le partage vertical des pouvoirs sur le véhicule entre l'homme et la machine suppose que l'un des détenteurs de pouvoirs assure en totalité l'activité de conduite (la maîtrise matérielle du véhicule) tandis que l'autre peut se substituer à tout moment à lui pour exercer une tâche de conduite. L'action ponctuelle de l'un des détenteurs de pouvoirs dans la conduite du véhicule est destinée à corriger l'autre afin d'éviter la survenance d'un accident ou pour en limiter les conséquences dommageables. Soit c'est la personne au volant qui assure l'activité de conduite et l'aide peut à tout moment et directement se substituer à elle pour exercer une tâche de conduite. Soit c'est l'inverse, mais la personne au volant ne peut pas directement intervenir dans la conduite du véhicule. Elle est tenue au préalable de surpasser l'aide. Cette forme de partage suscite la transposition de la distinction opérée entre la maîtrise matérielle et la maîtrise intellectuelle du véhicule pour qualifier l'un des deux détenteurs de pouvoirs sur le véhicule de conducteur. Le concept de conducteur apparaît alors déliquescent pour qualifier la personne au volant (§ 2).

¹⁸ La définition de ces deux types de partage de pouvoirs sur le véhicule figure aussi en annexe au sein du glossaire.

§ 1. UNE RESISTANCE RELATIVE DU CONCEPT EN CAS DE PARTAGE HORIZONTAL DES POUVOIRS

28. Le partage horizontal des pouvoirs sur le véhicule se limite au partage de la maîtrise matérielle du véhicule. L'aide et la personne au volant agissent chacune sur un organe différent de contrôle ou de direction du véhicule afin d'assurer l'activité de conduite. Si la répartition des tâches de conduite entre la personne au volant et la machine est variable, l'aide intervient toujours de manière continue sur le véhicule dès son activation, et ce, jusqu'à la désactivation du système par la personne au volant durant l'activité de conduite (lorsque l'aide est "surpassable") ou la coupure du moteur du véhicule (lorsque l'aide n'est pas "surpassable"). L'aide impliquant un partage horizontal des pouvoirs ne peut donc jamais subtiliser, à tout moment, à la personne au volant des pouvoirs sur le véhicule pour exercer une tâche de conduite. Par contre, dans certains cas elle peut être "surpassable" et dans d'autres pas. Cette différence apparaît alors déterminante pour qualifier la personne au volant de conducteur. En effet, si le concept de conducteur apparaît nécessairement adapté pour qualifier la personne au volant lorsque l'aide substitutive impliquant un partage horizontal des pouvoirs est "surpassable" (A), lorsqu'elle ne l'est pas, dans certaines configurations d'accident, le concept de conducteur peut se révéler inadapté pour qualifier la personne au volant (B).

A. LA RESISTANCE DU CONCEPT LORSQUE L'AIDE EST "SURPASSABLE"

29. Lorsque l'aide est "surpassable", le fait d'être aux commandes du véhicule équipé d'une aide impliquant un partage horizontal des pouvoirs sur le véhicule penche en faveur de la qualification de conducteur.¹⁹ Certes, la personne au volant n'a pas l'entière maîtrise matérielle du véhicule, mais l'automobiliste aux commandes d'un véhicule remorqué par une barre de fer, bien que le moteur ne soit pas en marche, fut qualifié de conducteur parce qu'il avait conservé « *une certaine maîtrise dans la conduite de son véhicule remorqué* ». ²⁰ La personne au volant d'un véhicule impliquant un partage horizontal des pouvoirs sur le

¹⁹ Lorsqu'un automobiliste se trouve hors de son véhicule au moment de l'accident, les juges considèrent qu'il n'a pas la qualité de conducteur (motocycliste tombé de sa machine à la suite d'un dérapage : Cass. 2e civ., 28 mai 1986, *JCP éd. G.* 1986, II, 20692, note F. Chabas ; motard éjecté après un premier choc, puis heurté alors qu'il gisait à terre : Cass. 2e civ., 29 avr. 1998 (n°96-18.421), Bull. civ. II, n°129).

²⁰ Cass. 2e civ., 14 janv. 1987 (n° 85-14.655), Bull. civ. II, n° 2 ; *JCP éd. G.* 1987 II. 20768, note F. Chabas.

véhicule conserve une certaine maîtrise dans la conduite. Lorsque l'aide est "surpassable", elle peut même à tout moment recouvrer l'entière maîtrise de la conduite du véhicule, donc le contrôle du véhicule. Il est donc envisageable que les juges la qualifient de conducteur. Il est vrai que le dysfonctionnement de l'aide peut empêcher la personne au volant de surpasser l'aide. Mais l'aide ne détenant que partiellement la maîtrise matérielle du véhicule, la personne au volant conserve toujours une certaine maîtrise du véhicule. Comme la défaillance mécanique du véhicule, ce type de dysfonctionnement ne s'opposera donc sans doute pas à ce que la personne au volant soit qualifiée de conducteur.

30. Par contre, lorsqu'elle n'est pas "surpassable", le concept de conducteur apparaît en voie de déliquescence pour qualifier de conducteur la personne au volant d'un véhicule équipé d'une aide impliquant un partage horizontal des pouvoirs sur le véhicule.

B. VERS UNE DELIQUESCENCE DU CONCEPT LORSQUE L'AIDE N'EST PAS "SURPASSABLE"

31. Certes, la plupart des aides substitutives sont "surpassables". Mais les fabricants pourraient mettre en circulation des véhicules équipés d'une aide dont l'activation, par la mise en marche du moteur ou par la personne au volant pendant l'activité de conduite, impliquerait l'exercice de manière continue de certaines tâches de conduite par l'aide, donc un partage horizontal des pouvoirs sur le véhicule, sans que l'aide ne puisse être surpassée, si ce n'est par la coupure du contact du véhicule. Or la coupure du contact du véhicule en pleine activité de conduite peut être aussi accidentogène que le dysfonctionnement de l'aide lui-même. Selon la définition traditionnelle du concept de conducteur délivrée par les juges, l'occupation du siège réservé au conducteur est un facteur important pour qualifier une personne de conducteur. Mais ce n'est pas le facteur déterminant. En effet, une personne assise sur le siège réservé au passager à l'avant du véhicule fut qualifiée de conducteur parce qu'en appuyant sur la jambe droite de la personne aux commandes du véhicule, elle provoqua l'accélération, ce qui démontra pour les juges qu'elle avait « *contrôlé la vitesse et la direction du véhicule* ». ²¹ Si l'acte de conduite dommageable a été réalisé par l'aide non "surpassable", et non par la personne au volant, il est donc possible que les juges ne qualifient pas la personne au volant

²¹ Cass. 2e civ., 31 mai 2000 (n° 98-21.203), Bull. civ. II, n°91 ; *Resp. civ. et assur.* 2000, n°259, note H. Groutel.

de conducteur. Mais ne pouvons pas l'affirmer avec certitude. Plusieurs motifs expliquent notre prudence. La notion de conducteur est évanescence²² et la qualification d'une personne comme conducteur relève du pouvoir souverain d'appréciation des éléments de faits des juges du fond.²³ De même, il existe une différence majeure entre une aide à la conduite et un moniteur. Le moniteur est une personne physique tandis que l'aide n'est qu'une entité technologique. Or, le concept de conducteur ne peut selon nous s'appliquer à une chose.²⁴ L'indemnisation de la victime peut donc motiver le maintien de la qualification de conducteur à l'égard de la personne au volant, bien que l'aide s'apparente à un moniteur.²⁵

32. Ainsi, la définition traditionnelle du concept de conducteur applicable en cas de partage horizontal des pouvoirs sur le véhicule entre la personne au volant et une aide substitutive permet aux juges de qualifier la personne au volant lorsque l'aide est "surpassable", ce qui est le plus souvent le cas. Mais lorsque l'aide n'est pas "surpassable", elle peut s'opposer à la qualification de la personne au volant de conducteur. En matière de partage horizontal des pouvoirs sur le véhicule, c'est le caractère "surpassable" ou non de l'aide, qui peut avoir une incidence déterminante sur la qualification de conducteur. En cas de partage vertical des pouvoirs, la définition de la qualité de conducteur délivrée par la jurisprudence rendue en matière de véhicules auto-école s'appliquant, c'est la faculté pour l'aide de pouvoir intervenir à tout moment dans la conduite qui peut révéler la déliquescence du concept de conducteur.

²² MAURY C., note préc., *D.* 2005, p. 938.

²³ Cass. 2e civ., 5 juin 2003 (n° 00-22.114)).

²⁴ D'ailleurs, cela apparaît implicitement dans l'arrêt du 29 juin 2000 comme l'illustre l'extrait suivant : « d'autre part, que la marche du véhicule ne se faisait que sous le contrôle de ce moniteur, seul titulaire du permis de conduire, qui pouvait à tout moment retirer à l'élève la maîtrise du véhicule en intervenant directement et personnellement dans la conduite ». Le mot « personnellement » renvoie en effet à une personne.

²⁵ Certains auteurs envisagent que le législateur « au moyen d'une fiction » décide « que toute personne se trouvant au poste de commande devrait être considérée » comme ayant la qualité de conducteur du véhicule (MICHEL G., MONETTI M., PIERRE Ph., SLIM H., *Acceptabilité juridique des innovations technologiques liées à la conduite assistée ou automatique*. Projet ARCOS 2004, Thème 7 bis (Thème 7, tâche 5), Voies de progrès, décembre 2003, p. 23).

§ 2. VERS UNE DELIQUESCENCE DU CONCEPT EN CAS DE PARTAGE VERTICAL DES POUVOIRS

33. Le partage vertical des pouvoirs se décline sous deux formes. Soit, c'est l'aide qui détient l'entière maîtrise matérielle du véhicule, mais la personne au volant en surpassant l'aide peut, à tout moment, lui subtiliser certains pouvoirs afin d'exercer à sa place une tâche de conduite (A). Soit, c'est la personne au volant qui exerce l'entière maîtrise matérielle du véhicule, mais l'aide peut exercer à tout moment et directement une tâche de conduite (B). Seuls ces deux cas sont envisageables dans la mesure où nous focalisons l'attention uniquement sur l'hypothèse d'un partage des pouvoirs sur le véhicule entre l'homme et la machine. Lorsque l'aide détient la totalité de la maîtrise matérielle du véhicule et n'est pas "surpassable", nous basculons dans l'automatisation totale du véhicule. Dans les deux hypothèses de partage vertical des pouvoirs envisagées, la transposition de la jurisprudence rendue en matière de véhicule auto-école révèle que le concept de conducteur apparaît déliquescent.

A. L'ENTIERE MAITRISE MATERIELLE DU VEHICULE PAR UNE AIDE "SURPASSABLE"

34. Pour le moment, un véhicule équipé d'une aide "surpassable" détenant la totalité de la maîtrise matérielle du véhicule n'est pas encore disponible sur le marché, mais des prototypes existent. Il est donc possible qu'ils soient un jour mis sur le marché. Par conséquent, l'examen de cette hypothèse de partage vertical des pouvoirs sur le véhicule au prisme du concept de conducteur nous semble donc opportun.

35. L'hypothèse de la détention de l'entière maîtrise matérielle du véhicule soulève des questionnements :

- La qualité de conducteur est-elle conditionnée par l'effectivité de la maîtrise matérielle du véhicule au moment de l'accident ?
- Pour le dire autrement, la faculté pour la personne au volant de recouvrer, à tout moment, les pouvoirs sur le véhicule subtilisés par l'aide suffit-elle pour permettre la qualification de conducteur ?
- Même si elle n'exploite pas cette faculté avant la survenance de l'accident ?

36. La jurisprudence rendue dans le domaine des véhicules auto-écoles nous est apparue pertinente pour apporter une réponse à ces interrogations. Nous avons plus particulièrement analysé un arrêt en date du 29 juin 2000 rendu par la deuxième chambre civile de la Cour de cassation.²⁶ En l'espèce, un véhicule auto-école percuta un poids lourd. L'élève et le moniteur furent blessés, le second mortellement. L'élève actionna en responsabilité et indemnisation les consorts du moniteur ainsi que son assureur sur le terrain de la loi du 5 juillet 1985. La Cour d'appel fit droit à sa demande dans la mesure où elle retint que le moniteur avait la qualité de conducteur. Un pourvoi en cassation fut alors introduit par les défendeurs. L'argument principal du moyen du pourvoi reposait sur le principe selon lequel : « *est conducteur celui qui était aux commandes du véhicule terrestre à moteur au moment où l'accident a commencé à se produire ; qu'en cet état, est conducteur l'élève d'une auto-école qui était aux commandes du véhicule dont il avait la maîtrise lors de l'accident* ». Mais la Cour de cassation approuva la cour d'appel d'avoir qualifié le moniteur de conducteur en relevant que : « *d'une part, l'équipement du véhicule par un dispositif de double commande permettait au moniteur d'intervenir à tout moment pour l'immobiliser ou pour agir sur le volant tenu par l'élève soumis à ses directives, dont il lui appartenait de surveiller les gestes, de prévoir les maladroites, de les éviter et d'y remédier en tant que de besoins, d'autre part, que la marche du véhicule ne se faisait que sous le contrôle de ce moniteur, seul titulaire du permis de conduire, qui pouvait à tout moment retirer à l'élève la maîtrise du véhicule en intervenant directement et personnellement dans la conduite* ». Contrairement aux prétentions du pourvoi en cassation, le fait d'être « *aux commandes du véhicule terrestre à moteur au moment où l'accident a commencé à se produire* » ne détermine pas la qualification de conducteur dans l'hypothèse d'un véhicule auto-école. Ce qui est important pour la Haute juridiction, c'est le contrôle de « *la marche de la conduite du véhicule* » par la délivrance de directives et surtout la capacité de pouvoir « *à tout moment retirer à l'élève la maîtrise du véhicule en intervenant directement et personnellement dans la conduite* ».

Ainsi, une distinction est opérée entre le fait d'être aux commandes du véhicule, c'est-à-dire la détention de la maîtrise matérielle du véhicule et le contrôle de la « *marche de la conduite* » du véhicule, c'est-à-dire la maîtrise intellectuelle du véhicule.²⁷ Seule la maîtrise intellectuelle

²⁶ Cass. 2e civ. 29 juin 2000 (n° 98-18.847), Bull. civ. II, n° 105 ; D. 2000, IR, p. 226 ; JCP éd. G 2001, II, 10571, note D. Bailloeuil ; Resp. civ. et assur. 2000, n°294, note H. Groutel.

²⁷ La distinction entre ce que nous appelons la maîtrise matérielle et la maîtrise intellectuelle du véhicule apparaît implicitement dans l'ouvrage de Mireille Bacache-Gibeili, cette dernière précisant que le conducteur est « *celui qui était aux commandes du véhicule, qui en avait de fait la maîtrise, au moment de l'accident. A ce titre ne peut être considéré comme conducteur l'élève d'une auto-école, dans la mesure où il n'avait pas de*

du véhicule est un facteur capital du point de vue de la qualité de conducteur, et ce, quand bien même son détenteur n'aurait pas exercé les pouvoirs qui en découlent au moment où l'accident commença à se produire.²⁸ L'intervention dans la conduite, au moment où l'accident a commencé à se produire, du détenteur de la maîtrise intellectuelle du véhicule n'est qu'un indice supplémentaire pour sa qualification de conducteur. Par exemple, le passager d'une motocyclette qui donnait une leçon de conduite à la personne aux commandes de la motocyclette fut qualifié de conducteur parce qu'il avait conservé, en fait, le pouvoir de commandement sur ce véhicule s'étant réservé la possibilité d'intervenir dans la conduite de l'engin et d'en retirer la maîtrise à l'élève soumis à ses directives et qu'au surplus, il a pris les commandes pour freiner et a couché la motocyclette pour tenter d'éviter la collision. Les juges adoptent un raisonnement similaire dans le domaine aérien, par exemple au sujet d'un aéronef équipé d'un système de double commande. La personne qui occupait la place du commandant de bord d'un tel aéronef fut désignée comme responsable bien qu'elle ne soit pas l'auteur de l'erreur de pilotage.²⁹

37. Cette jurisprudence s'accorde mal avec l'arrêt qui qualifia de conducteur l'automobiliste aux commandes d'un véhicule remorqué par une barre de fer, bien que le moteur ne fut pas en marche.³⁰ L'automobiliste ne disposait ni de la maîtrise matérielle ni de la maîtrise intellectuelle du véhicule. Pourtant, il fut qualifié de conducteur. Elle s'accorde également mal avec un arrêt dans lequel c'est l'élève déjà titulaire du permis de conduire et qui prenait des leçons de conduite pour se remettre au niveau qui fut qualifié de conducteur.³¹ À moins que seule la formule : «*seul titulaire du permis de conduire* » figurant dans la motivation de la qualification du moniteur de conducteur délivrée par la Cour de cassation dans son arrêt de 2000 était pertinente. La jurisprudence issue de l'arrêt de 2000 s'explique-t-

pouvoirs de commandement au moment de l'accident » (BACACHE-GIBEILI M., *Les obligations, la responsabilité civile extracontractuelle*. 1ère éd. T.5. Paris : Économica, 2007, § 525).

²⁸ Cass. 2e civ., 27 nov. 1991 (n° 90-11.326), Bull. civ. II, n°321.

²⁹ Cass. 2e civ., 5 juil. 2001 (n° 99-11.520), Bull. civ. II, n° 134. En l'espèce, la Haute juridiction approuva la cour d'appel d'avoir affirmé que M. Grand avait commis une faute engageant sa seule et entière responsabilité en n'ayant pas respecté ou en n'ayant pas fait respecter les règles de l'air applicables dans la mesure où occupant la place avant de l'ULM équipé de double commande soit la place où l'indicateur de vitesse était lisible « *il était en conséquence réputé pilote commandant de bord [...] qu'en conséquence, quel que fût l'auteur de l'erreur de pilotage, M. Grand était responsable de la conduite et de la sécurité du vol, au sens des dispositions de l'article 4.1.1.2 de l'arrêté du 24 juillet 1991, qui rejoignent celles des règles de l'air libellées dans les termes suivants : " Le commandant de bord d'un aéronef, qu'il tienne ou non les commandes, sera responsable de l'application des règles de l'air à la conduite de son aéronef " ».*

³⁰ Cass. 2e civ., 14 janv. 1987 (n° 85-14.655), Bull. civ. II, n° 2, réf. préc..

³¹ Cass. 2e civ., 19 oct. 1988 (n° 87-14.372), Bull. civ. II, n°200.

elle alors essentiellement par la volonté de protéger l'apprenti-conducteur des conséquences néfastes qu'aurait la qualification de conducteur sur son indemnisation ? ³² La distinction opérée entre la maîtrise matérielle et la maîtrise intellectuelle serait-elle finalement un simple artifice destiné à masquer la véritable motivation des juges ? Dans l'affirmative, c'est-à-dire si cette distinction n'a pas de valeur juridique, l'idée de sa transposition à l'hypothèse d'un véhicule équipé d'une aide substitutive doit alors être abandonnée. De prime abord, une réponse positive peut être émise. En réalité, les arrêts rendus dans le domaine des véhicules auto-écoles et qui paraissent divergents concernent des espèces bien distinctes. Dans celui de 2000, le véhicule était équipé d'un dispositif de double commande, mais pas dans le second arrêt (celui dans lequel l'élève est qualifié de conducteur). C'est pour cette raison que le moniteur ne fut pas qualifié de conducteur. En effet, les juges indiquèrent qu'en l'absence de dispositif de double commande le moniteur « *n'était en mesure ni de diriger le véhicule ni d'intervenir efficacement en cas de fausse manoeuvre de sa cliente* ». ³³ Ces arrêts ne sont donc pas discordants. C'est donc bien la présence du dispositif de double commande qui suscite la distinction entre la maîtrise matérielle du véhicule et la maîtrise intellectuelle du véhicule. La valeur juridique de cette distinction ne devant pas être remise en cause, sa transposition aux véhicules équipés d'une aide substitutive demeure donc envisageable.

38. Il est vrai que l'aide à la conduite substitutive n'est pas à proprement parler un système de double commande. Toutefois, dans l'hypothèse du partage vertical qui nous préoccupe, le fonctionnement de l'aide entraîne, comme le dispositif de double commande, un partage des pouvoirs sur le véhicule entre deux acteurs sous la forme de la maîtrise matérielle du véhicule par l'un et de la maîtrise intellectuelle du véhicule par l'autre. Si la personne au volant d'un véhicule équipé d'une aide à la conduite est titulaire du permis de conduire, sa situation n'est pourtant pas si différente de celle de l'apprenti-conducteur. Aucune formation à la conduite d'un véhicule équipé d'une aide à la conduite substitutive lui étant dispensée, elle n'apparaît être qu'un apprenti-conducteur d'un véhicule équipé, du moins pendant le temps nécessaire à l'appropriation du système. Ainsi, quand bien même ce serait la qualité d'apprenti qui justifierait en réalité le refus des juges de qualifier l'élève aux commandes du

³² « *C'est assurément la volonté de protéger le plus efficacement possible l'apprenti conducteur victime d'un accident de la circulation qui pousse la jurisprudence à l'extraire ne varietur de la catégorie maltraitée des victimes conductrices* » (LEDUC F., *Le cœur et la raison en droit des accidents de la circulation. Resp. civ. et assur.* 2009, n° 3, étude 4).

³³ Cass. 2e civ., 19 oct. 1988 (n° 87-14.372), Bull. civ. II, n°200.

véhicule auto-école de conducteur, ce que nous ne pensons pas, la situation de la personne au volant du véhicule équipé d'une aide substitutive légitimerait que les juges fassent également preuve d'indulgence à son égard en ne la qualifiant pas de conducteur.

39. Notre réflexion porte sur l'hypothèse d'un partage vertical des pouvoirs sur le véhicule se déclinant sous la forme de la détention de la maîtrise matérielle du véhicule en son intégralité par l'aide palliée par la possibilité pour la personne au volant de surpasser l'aide. La transposition à cette hypothèse de la jurisprudence rendue dans le domaine des véhicules auto-écoles aboutit aux conclusions suivantes : l'aide s'apparente à un élève, mais pour autant la personne au volant ne s'apparente pas à un moniteur. Certes, le pouvoir de recouvrer, à tout moment, la maîtrise de la conduite du véhicule en surpassant l'aide penche en faveur de la détention de la maîtrise intellectuelle du véhicule par la personne au volant. Mais c'est aussi la faculté de pouvoir intervenir « *directement [et personnellement] dans la conduite* » qui justifie que le moniteur soit qualifié de conducteur.³⁴ Ce pouvoir lui est octroyé par la présence du dispositif de double commande. Il peut aussi intervenir directement dans la conduite en agissant sur le volant. La personne au volant peut recouvrer à tout moment la maîtrise du véhicule subtilisée par l'aide, mais elle ne peut pas intervenir directement dans la conduite. Une action au préalable sur l'aide pour la désactiver est nécessaire. Par conséquent, nous estimons que la personne au volant ne dispose pas véritablement de la maîtrise intellectuelle du véhicule et qu'il est donc possible que les juges refusent de la qualifier de conducteur, notamment lorsque le surassement de l'aide n'implique pas le recouvrement immédiat de la maîtrise matérielle du véhicule par la personne au volant. Après le surassement de l'aide, il peut en effet s'écouler un laps de temps, certes très court, quelques secondes par exemple, avant que la personne au volant ne recouvre le contrôle du véhicule subtilisé par l'aide. Néanmoins, dans le contexte de la circulation routière, ce laps de temps peut être trop long pour que la personne au volant puisse éviter l'accident.

40. Si la qualification de la personne au volant de conducteur apparaît problématique dans cette première hypothèse de partage vertical des pouvoirs sur le véhicule entre la personne au volant et l'aide, la transposition de la jurisprudence rendue en matière de véhicule auto-école aboutit à la même conclusion dans la seconde hypothèse.

³⁴ Cass. 2e civ. 29 juin 2000 (n° 98-18.847) Bull. civ. II, n° 105, réf. préc.

B. LA MAÎTRISE INTELLECTUELLE DU VÉHICULE PAR L'AIDE

41. Dans cette seconde hypothèse de partage vertical des pouvoirs sur le véhicule, la personne au volant détient l'intégralité de la maîtrise matérielle du véhicule, mais l'aide peut agir à tout moment sur un ou plusieurs organes de contrôle et/ou de direction du véhicule, sans que la personne au volant ne puisse par ailleurs contrecarrer son action. La personne au volant exerce donc l'activité de conduite (la maîtrise matérielle du véhicule), tandis que l'aide assure la maîtrise intellectuelle du véhicule.

42. La transposition de la jurisprudence rendue dans le domaine des véhicules auto-écoles à cette hypothèse de partage des pouvoirs sur le véhicule aboutit aux conclusions suivantes : la personne au volant s'apparente à un élève et l'aide à un moniteur. Il est vrai que les juges tiennent compte de la délivrance de directives de conduite à l'élève par le moniteur pour attribuer la qualité de conducteur à ce dernier. Cependant, ce critère ne semble pas déterminant. On peut d'ailleurs considérer que l'aide à la conduite délivre implicitement une directive de conduite : conduire de manière sûre. En effet, son intervention a bien souvent pour finalité d'éviter la survenance d'un accident. Par exemple, elle peut récupérer une trajectoire afin d'éviter un heurt entre le véhicule et une glissière de sécurité ou réduire la vitesse, voire réaliser un freinage d'urgence, pour éviter un choc avec un autre véhicule. L'aide s'apparentant bien à un moniteur, cette circonstance peut s'opposer à ce que la personne au volant soit qualifiée de conducteur.

43. Ainsi, dans chacune des deux formes de partage vertical des pouvoirs sur le véhicule, la personne au volant du véhicule peut parvenir à démontrer qu'elle n'était pas titulaire de la qualité de conducteur au moment de l'accident. Mais pour les raisons précédemment évoquées, les juges peuvent malgré tout la qualifier de conducteur.

44. En toutes hypothèses, l'applicabilité de la loi du 5 juillet 1985 peut être préservée sans dénaturer le concept de conducteur. En effet, cette loi désigne également le gardien comme débiteur de l'obligation d'indemnisation qu'elle institue. Le concept de gardien, contrairement à celui de conducteur, présente l'avantage de refléter le nouvel environnement de conduite lié à la présence d'aides à la conduite substitutives. En effet, la personne au volant

d'un véhicule équipé d'une aide substitutive peut être amenée à exercer plus une activité de surveillance du véhicule équipé qu'une activité de conduite, du moins au sens où l'on entend classiquement le mot "conduite".

SECTION II. LA SOLIDITE DU CONCEPT DE GARDIEN

45. Notre hypothèse de réflexion vise une action en indemnisation exercée sur le fondement de la loi du 5 juillet 1985, au titre de l'implication du véhicule équipé de l'aide substitutive, par une victime autre que la personne au volant du véhicule équipé. Mais elle peut aussi n'être exercée qu'à l'encontre de la personne au volant. Lorsque cette dernière est aussi le propriétaire du véhicule, cette situation n'est pas problématique en cas de délinquance du concept de conducteur. En effet, si la conception matérielle de la garde se révèle inadaptée pour qualifier la personne au volant du véhicule équipé de l'aide substitutive de gardien, la conception juridique de la garde le permettra nécessairement. Lorsque la personne au volant n'est pas propriétaire du véhicule équipé, si la conception matérielle de la garde n'est pas adaptée pour la qualifier de gardien, cette situation est problématique. Le concept de gardien ne peut pas relayer celui de conducteur, du moins pas dans un premier temps. En effet, la victime devra, dans un second temps, exercer une action contre le propriétaire du véhicule pour être indemnisée par ce dernier si les juges refusent de dénaturer le concept de conducteur. En toutes hypothèses, en cas de délinquance du concept de conducteur, le propriétaire du véhicule équipé de l'aide substitutive peut donc être désigné comme responsable. Le moment de la mise en cause du propriétaire du véhicule ne remettant pas en cause le fait qu'il puisse être désigné comme responsable, par souci de clarté, nous envisageons l'hypothèse d'une action en indemnisation de la victime dirigée à la fois contre la personne au volant et le propriétaire du véhicule lorsque ces deux personnes sont différentes. Cela nous permet alors d'affirmer que le concept de gardien apparaît adapté pour préserver l'indemnisation de la victime dans les hypothèses de partage des pouvoirs sur le véhicule dans lesquelles elle se trouve en péril en raison de la délinquance du concept de conducteur (§ 1).

46. Certes, le glissement du concept de conducteur à celui de gardien est opportun du point de vue des victimes. Mais il n'est pas dénué de critiques, notamment lorsque la personne désignée comme débiteur d'indemnité en sa qualité de gardien n'est pas la personne au volant. Cette solution traduit une impasse des juges, c'est-à-dire l'impossible imputation de l'obligation d'indemnisation au titre des pouvoirs détenus sur le véhicule, l'aide comme le fabricant et la personne au volant ne pouvant pas être qualifiés de conducteur. Or la détention de tels pouvoirs est génératrice de responsabilité à titre principal en application de la loi du 5

juillet 1985. Le glissement de l'attention des juges du concept de conducteur vers celui de gardien apparaît alors inéquitable pour le propriétaire du véhicule (§ 2).

§ 1. UN PALLIATIF A LA DELIQUESCENCE DU CONCEPT DE CONDUCTEUR

47. À la lecture de la loi du 5 juillet 1985, il ne ressort pas, du moins explicitement, que la volonté du législateur a été d'instituer le gardien comme débiteur de l'indemnisation de la victime. Ce sont les juges qui, sous couvert de l'interprétation de la loi, posèrent cette solution (A).

48. Le concept de gardien repose principalement sur la propriété. La détention de la maîtrise intellectuelle du véhicule par une aide ne s'oppose donc pas à la qualification de la personne au volant du véhicule équipé de gardien lorsque celle-ci en est propriétaire. De même, si le propriétaire du véhicule équipé, mis en cause par la victime, n'est pas la personne au volant, le fait qu'il ne détienne aucun pouvoir de fait sur le véhicule ne s'oppose pas non plus à sa qualification de gardien (B).

A. L'APPLICABILITE DE LA LOI DU 5 JUILLET 1985 AU GARDIEN

49. Le concept de gardien figure à l'article 2 de la loi du 5 juillet 1985. Cet article 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 mentionné à l'article 1er* ». La consécration de l'inopposabilité de la force majeure et du fait d'un tiers à la victime d'un accident de la circulation constitue l'essence de cet article. La doctrine s'interrogea donc sur la présence du concept de gardien au sein de cet article. Signifie-t-elle qu'un gardien peut être tenu d'indemniser une victime en application de la loi du 5 juillet 1985 ou seulement que l'exclusion du caractère exonératoire de la force majeure ou du fait d'un tiers s'étend aussi au gardien mis en cause sur le terrain de la responsabilité du fait des choses ? ³⁵ C'est dans un arrêt rendu en 1992 que la Cour de cassation répondit à cette question comme l'illustre l'extrait suivant: « *les victimes d'un accident de la circulation ne peuvent se prévaloir des dispositions de l'article 3 de la loi qu'à l'encontre des conducteurs*

³⁵ VINEY G., JOURDAIN P., *Traité de droit civil. Les conditions de la responsabilité*. 3e éd. Paris : L.G.D.J., 2006, § 1004.

ou gardiens de véhicules impliqués dans l'accident ». ³⁶ Le gardien d'un véhicule impliqué dans un accident de la circulation peut donc, comme le conducteur, être tenu d'indemniser une victime d'un accident de la circulation. En conséquence, cette dernière dispose de deux débiteurs d'indemnité en application de la loi du 5 juillet 1985. Elle peut actionner les deux, mais il n'est arrivé qu'une seule fois aux juges d'engager la responsabilité du gardien et du conducteur *in solidum*. ³⁷

50. Cet arrêt de 1992 fut également l'occasion pour les juges de rappeler que la loi du 5 juillet 1985 s'applique exclusivement à un conducteur ou à un gardien. Par le passé, ils avaient déjà précisé qu'une victime d'un accident de la circulation ne peut pas agir en indemnisation sur le terrain de la loi du 5 juillet 1985 contre un piéton ³⁸ ou un cycliste. ³⁹ Comme le souligne un auteur, elle ne peut donc pas non plus agir contre « *des fabricants ou vendeurs de véhicules même si ces personnes ont provoqué ou participé à un accident de la circulation* ». ⁴⁰ Néanmoins, elle peut actionner ces personnes en responsabilité sur le fondement d'un régime de responsabilité de droit commun, à condition qu'elle mette également en cause la responsabilité d'un conducteur et/ou d'un gardien sur le terrain de la loi du 5 juillet 1985. ⁴¹ Mais dans l'hypothèse qui nous préoccupe, il est fort probable que la victime se contente d'agir contre le conducteur ou le gardien du véhicule équipé de l'aide à la conduite. Les conditions de mise en œuvre du régime institué par la loi de 1985 sont plus souples que celles inhérentes à l'application d'un régime de responsabilité de droit commun. Après avoir étendu au gardien le champ des débiteurs de l'obligation d'indemnisation instituée par la loi du 5 juillet 1985, les juges précisèrent les contours de ce concept.

³⁶ Cass. 2e civ., 24 juin 1992 (n° 90-22.165), Bull. civ. II, n° 172 ; *D.* 1993, somm. p. 212, note J.-L. Aubert ; Cass. 2e civ., 19 juin 2003 (n° 00-18.991), Bull. civ. II, 2003 n° 198 ; *D.* 2003, IR, p. 2414 ; *RGDA* 2003, p. 729, note L. Landel ; *RTD civ.* 2003, p. 722, obs. P. Jourdain.

³⁷ Cass. 2e civ., 6 juin 2002 (n° 00-10.187 / 00-11.233), Bull. civ. II, n° 114 ; *D.* 2002, IR, p. 2029.

³⁸ Cass. 2e civ., 7 oct. 1987 (n° 86-15.348), Bull. civ. II, n° 181.

³⁹ Cass. 2e civ., 11 mars 1987 (n° 85-17.101), *D.* 1987, IR, p. 69 ; Cass. 2e civ., 7 oct. 1987 (n° 86-12.553), Bull. civ. II, n° 180.

⁴⁰ JOURDAIN P., *Domaine et conditions d'application de la loi du 5 juillet 1985*. *Gaz. Pal.* 20 juin 1995, p. 642.

⁴¹ VINEY G., JOURDAIN P., *op. cit.*, 2006, § 1006.

B. UN CONCEPT FONDE SUR LA PROPRIETE

51. Le concept de gardien vise le propriétaire du véhicule impliqué dans l'accident de la circulation. Plus précisément, le propriétaire d'un véhicule est présumé en être le gardien.⁴² Cette définition du gardien repose sur la conception juridique de la garde. Lorsque la personne au volant du véhicule équipé de l'aide substitutive en est propriétaire, le concept de gardien se trouve donc adapté pour la désigner comme débiteur de l'indemnisation de la victime, et ce, quel que soit le type d'aide. Lorsque la personne au volant du véhicule équipé n'en est pas propriétaire, le concept de gardien permet tout de même aux juges de désigner un responsable. Le propriétaire d'un véhicule peut être tenu d'indemniser la victime d'un accident de la circulation même s'il ne se trouvait pas au volant du véhicule au moment de l'accident⁴³ ou s'il n'était pas passager d'un véhicule impliqué dans l'accident.⁴⁴ Dans ces conditions, si la maîtrise intellectuelle du véhicule est détenue par une aide embarquée dans un véhicule dont la personne au volant n'est pas propriétaire, ce dernier en sa qualité de gardien peut être tenu d'indemniser la victime.

52. Le propriétaire d'un véhicule peut se soustraire à sa qualité de gardien en démontrant un transfert des pouvoirs d'usage, de direction et de contrôle du véhicule à la personne au volant.⁴⁵ Le pouvoir de contrôle vise la capacité d'empêcher que la chose cause un dommage, l'usage désigne « *le fait de se servir de la chose, généralement dans son intérêt* » et la direction se réfère au « *pouvoir effectif du gardien sur la chose* » lui permettant de la déplacer selon sa convenance.⁴⁶ La détention de ces pouvoirs définit le gardien au sens de la conception matérielle de la garde. La démonstration du transfert de ces pouvoirs établit alors celui de la garde. Implicitement, l'établissement de ce transfert de pouvoirs montre que le propriétaire ne pouvait pas surveiller la chose. Par conséquent, il ne saurait être responsable

⁴² Cass. 2e civ., 24 juin 1992 (n° 90-22.165), Bull. civ. II, n° 172 ; préc. ; Cass. 2e civ., 19 juin 2003 (n° 00-18.991), Bull. civ. II, 2003 n° 198 ; réf. préc..

⁴³ Tel est souvent le cas lorsque la victime est le conducteur d'un véhicule seul impliqué dont il n'est pas propriétaire (Cass. 2e civ., 2 juill. 1997 (n° 96-10.298), Bull. civ. II, n°209 ; *D.* 1997, p. 448, note H. Groutel ; *D.* 1998. somm., p. 203, obs. D. Mazeaud ; *RTD civ.* 1997, p. 959, obs. P. Jourdain ; *Dr. et patr.* 1997, n°1804, obs. F. Chabas ; 15 mars 2001 (n° 99-17.263) : *Resp. civ. et assur.* 2001, n°183, note H. Groutel.

⁴⁴ Tel est souvent le cas lorsque le propriétaire du véhicule est l'employeur (par exemple : Cass. 2e civ., 29 mars 2006 (n° 03-19.843), Bull. civ. II, n°90 ; *JCP éd. E* 2006, 2224, n°10, obs. I. Bon-Garcin).

⁴⁵ Cass., Ch. réunies, 2 déc. 1941, *GAJC*, 11e éd., n°194 ; *DC* 1942, 25, rapp. Lagarde, note Ripert ; *S.* 1941, 1, 217, note H. Mazeaud ; *JCP éd. G.* 1942, II, 1766, note J. Mihura ; Cass. 2e civ., 5 avr. 1965, *D.* 1965, p. 737, note Azaud.

⁴⁶ LE TOURNEAU Ph., *op. cit.*, 2008, n° 7832.

des dommages causés par cette chose. ⁴⁷ Si le terrain de prédilection de la conception matérielle de la garde est la responsabilité du fait des choses, les juges s'y réfèrent aussi, mais de manière plus sporadique, lors de l'application de la loi du 5 juillet 1985. La conception matérielle de la garde aboutit en effet le plus souvent à la désignation du conducteur comme gardien, ce qui en limite l'intérêt.

53. Le partage horizontal des pouvoirs sur le véhicule entre la personne au volant et l'aide lorsque cette dernière n'est pas "surpassable" et les deux formes de partage vertical des pouvoirs sur le véhicule révélant la déliquescence du concept de conducteur pour qualifier la personne au volant, les juges se tourneront alors probablement vers le concept de gardien. Le propriétaire peut tenter de se soustraire à sa qualité de gardien. Ce cas de figure n'est envisageable que lorsque le propriétaire n'est pas la personne au volant du véhicule équipé.

Le partage horizontal des pouvoirs sur le véhicule recouvre l'hypothèse d'un partage de la maîtrise matérielle du véhicule. L'aide et la personne au volant agissent de concert sur un organe différent de contrôle ou de direction du véhicule afin d'assurer l'activité de conduite. C'est lorsqu'il apparaît que la manœuvre de conduite dommageable a été réalisée par une aide non "surpassable" que la qualification de conducteur de la personne au volant est problématique. Au prisme de la définition matérielle de la garde, la personne au volant ne dispose que partiellement du pouvoir de direction du véhicule puisque que son pouvoir effectif sur le véhicule n'est pas total. Elle ne détient pas non plus le pouvoir de contrôle du véhicule. Si les pouvoirs qu'elle détient sur le véhicule lui permettent de récupérer de nombreuses situations accidentogènes, le caractère non "surpassable" de l'aide peut l'empêcher d'éviter la survenance d'un accident en cas de défaillance de l'aide. La personne au volant ne peut donc pas être qualifiée de gardien au sens de la conception matérielle de la garde.

La première forme de partage vertical des pouvoirs vise la détention de l'entière maîtrise matérielle du véhicule par l'aide palliée par la possibilité pour la personne au volant de surpasser l'aide à tout moment. Aucun des véhicules mis en circulation n'est encore équipé de ce type d'aide, mais ce n'est sans doute qu'une question d'années les fabricants ayant déjà

⁴⁷ « *Le propriétaire d'une voiture automobile, privé de l'usage, de la direction ou du contrôle de son véhicule par l'effet d'un vol se trouve dans l'impossibilité d'exercer sur ce véhicule aucune surveillance ; il n'en a plus la garde et n'est plus dès lors soumis à la présomption de responsabilité édictée par l'article 1384, alinéa 1er, du Code civil* » (Titrage et résumé sous Cass., Ch. réunies, 2 déc. 1941, disponible sur : < www.legifrance.gouv.fr >).

conçu des prototypes de ce type de véhicules. C'est l'impossibilité pour la personne au volant d'agir directement dans la conduite qui peut se révéler problématique pour la qualifier de conducteur. La détention de l'entière maîtrise matérielle du véhicule par l'aide montre que la personne au volant ne dispose pas d'un pouvoir effectif sur le véhicule, donc du pouvoir de direction. Le fait qu'elle ne puisse pas intervenir directement dans la conduite du véhicule peut l'empêcher d'éviter la survenance d'un dommage qui impliquerait une intervention immédiate sur un organe de contrôle ou de direction du véhicule. Elle ne détient donc pas véritablement le pouvoir de contrôle du véhicule. Même si la personne au volant use du véhicule équipé, n'étant pas détentrice du pouvoir de direction et du pouvoir de contrôle du véhicule, elle ne peut pas être qualifiée de gardien au sens de la conception matérielle de la garde.

La seconde forme de partage vertical des pouvoirs de contrôle du véhicule se rapporte à la détention de l'intégralité de la maîtrise matérielle du véhicule par la personne au volant palliée par la possibilité pour l'aide d'agir à tout moment, sur un ou plusieurs organes de contrôle et/ou de direction du véhicule, sans que la personne au volant puisse contrecarrer son action. Par exemple, un système anticollision peut intervenir pour maintenir une distance de sécurité minimum entre le véhicule équipé et le véhicule équipé. La personne au volant use du véhicule et dispose d'un pouvoir effectif sur le véhicule. Mais c'est l'intervention de l'aide sur le véhicule qui est destinée à éviter la survenance d'un dommage. Le pouvoir de contrôle du véhicule est donc détenu par l'aide. Par conséquent, la personne au volant ne peut pas non plus être qualifiée de gardien.

Ainsi, lorsque la présence de l'aide empêche la qualification de conducteur de la personne au volant d'un véhicule équipé d'une aide substitutive, elle s'oppose aussi à sa qualification de gardien. D'ailleurs, dans l'hypothèse du partage horizontal des pouvoirs, c'est l'aide, détentrice des pouvoirs de contrôle de direction du véhicule, et non la personne au volant qui s'apparente au gardien du véhicule. Or une chose ne peut pas être gardienne d'une autre chose. Le propriétaire du véhicule équipé ne parviendra donc pas à établir un transfert de la garde dans les trois hypothèses dans lesquelles le concept de conducteur apparaît inadapté pour qualifier la personne au volant de conducteur.

54. Le concept de gardien ne peut relayer celui de conducteur qu'au prisme de la conception juridique de la garde. Pour que la personne au volant d'un véhicule équipé d'une aide substitutive soit tenue d'indemniser la victime en sa qualité de gardien, elle doit donc être

propriétaire du véhicule. Dans le cas contraire, c'est le propriétaire du véhicule, en sa qualité de gardien, qui peut se voir imputer la charge de l'indemnisation de la victime. En toutes hypothèses, le concept de gardien octroie aux juges la possibilité de maintenir l'applicabilité de la loi du 5 juillet 1985. Le report des juges vers ce concept évitera que les consommateurs acquièrent un véhicule équipé d'une aide à la conduite substitutive dans le but de se soustraire à leur responsabilité instituée par la loi du 5 juillet 1985 et préservera le concept de conducteur d'une éventuelle dénaturation. Malgré ces avantages, la désignation du propriétaire du véhicule comme gardien pour pallier la déliquescence du concept de conducteur n'est pas dénuée de critiques.

§ 2. UNE MOBILISATION DU CONCEPT INEQUITABLE

55. La mobilisation du concept de gardien pour pallier les limites de celui de conducteur est inéquitable pour le propriétaire du véhicule équipé de l'aide substitutive tant lorsqu'il se trouve être la personne au volant que dans l'hypothèse où ce n'est pas le cas.

Lorsque le propriétaire du véhicule est la personne au volant, le repli des juges vers le concept de gardien est insatisfaisant, car il ne permet pas de garantir une indemnisation au gardien victime bien qu'il soit une victime privilégiée (A). Certes, notre hypothèse de réflexion exclut l'exercice d'une action en indemnisation par la personne au volant. Mais un examen de ce cas de figure nous semble tout de même opportun dans la mesure où il met en lumière le caractère inéquitable du repli des juges vers le concept de gardien.

Lorsque le propriétaire du véhicule n'est pas la personne au volant, sa désignation comme responsable en sa qualité de gardien apparaît inéquitable parce qu'il existe deux détenteurs de pouvoirs de fait sur le véhicule, c'est-à-dire des pouvoirs de contrôle et/ou de direction sur le véhicule : l'aide et la personne au volant. Certes, l'aide et le fabricant ne peuvent pas être qualifiés de conducteur ou de gardien, mais la désignation du propriétaire du véhicule comme responsable diverge de la primauté accordée aux pouvoirs de fait sur les pouvoirs de droit détenus lors de la désignation d'un responsable en application de la loi du 5 juillet 1985 (B).

A. L'ABSENCE DE DEBITEUR POUR LE GARDIEN-PASSAGER TRANSPORTE

56. La mobilisation du concept de gardien pour pallier les limites du concept de conducteur ne permet pas d'assurer l'indemnisation de toutes les victimes dites privilégiées. Il en est ainsi lorsque les quatre circonstances suivantes sont réunies :

- la victime est la personne au volant du véhicule équipé,
- la personne au volant est le propriétaire du véhicule équipé,
- le véhicule équipé est seul impliqué dans l'accident et
- l'aide détient la maîtrise intellectuelle du véhicule.

La détention de la maîtrise intellectuelle du véhicule par l'aide s'oppose à la qualification de la personne au volant de conducteur, mais pas à celle de gardien au prisme de la conception juridique de la garde. Titulaire de la qualité de gardien, la personne au volant ne dispose alors pas d'un débiteur d'indemnité en application de la loi du 5 juillet 1985. En l'état du droit positif, cela se produit déjà lorsque la personne au volant détient la double qualité de conducteur et de gardien (propriétaire) d'un véhicule seul impliqué dans un accident. Mais l'inapplicabilité de la loi du 5 juillet 1985 n'apparaît pas problématique. En effet, le législateur a opéré une discrimination entre le conducteur et les autres victimes. Le conducteur est la seule victime qui ne soit pas privilégiée. Une faute suffit donc pour limiter ou exclure son droit à indemnisation.⁴⁸ Plus exactement, l'inapplicabilité de la loi du 5 juillet 1985 au détenteur de la double qualité de conducteur et de gardien n'apparaissait pas problématique par le passé. Depuis plusieurs années, la doctrine dénonce le sacrifice du conducteur opéré par le législateur. Dans notre hypothèse, ce n'est pas en sa double qualité de conducteur et de gardien que la personne au volant ne disposerait pas de débiteur d'indemnité en application de la loi du 5 juillet 1985, mais en sa double qualité de gardien et de passager transporté. Non seulement lorsqu'une personne se trouvant à bord d'un véhicule n'est pas qualifiée de conducteur, elle a nécessairement la qualité de passager, mais en outre les qualités de gardien et de passager transporté sont compatibles.⁴⁹ Or le passager transporté est

⁴⁸ Loi du 5 juillet 1985, art. 4.

⁴⁹ En effet, les juges autorisent où la victime, gardienne et passagère d'un véhicule seul impliqué à agir en indemnisation contre le conducteur sur le terrain de la loi du 5 juillet 1985 (Cass. 2^e civ., 3 oct. 1990 (n° 89-16.113), Bull. civ. II, n° 174 ; *RTD civ.* 1991, p. 129, obs. P. Jourdain ; Cass. 2^e civ., 4 nov. 2004 (n° 03-16.424), Bull. civ. II, n° 483 ; *D.* 2004, IR, p. 3118 ; *Resp. civ. et assur.* 2005, étude 2, par H. Groutel ; *RTD civ.* 2005, p. 152, obs. P. Jourdain).

une victime privilégiée. ⁵⁰ L'inapplicabilité de la loi du 5 juillet 1985 à la personne au volant, en sa qualité de victime, ne serait donc pas satisfaisante.

57. Cette solution révèle la nécessité d'un débiteur supplémentaire sur le terrain de la loi du 5 juillet 1985, sauf à dénaturer le concept de conducteur, ce qui ne nous paraît pas satisfaisant, du point de vue de la sécurité juridique notamment. Nos développements relatifs au critère sur lequel les juges s'appuient traditionnellement pour opérer un choix entre le conducteur et le gardien lors de la désignation du responsable en application du 5 juillet 1985 mettent également en lumière la nécessité d'un débiteur supplémentaire.

B. LA PRIMAUTE DES POUVOIRS DE FAIT SUR LES POUVOIRS DE DROIT

58. À la lecture de l'article 2 de la loi du 5 juillet 1985, on pourrait penser que les responsabilités du gardien et du conducteur se situent à un niveau équivalent. Le législateur a employé la conjonction « *ou* » entre les termes de conducteur et de gardien. Toutefois, l'examen du droit positif montre que lorsque la personne au volant d'un véhicule en est aussi propriétaire, c'est en sa qualité de conducteur que sa responsabilité est retenue. De même, les juges mirent un certain temps pour accueillir favorablement l'action en indemnisation d'un conducteur dirigée contre un gardien. ⁵¹ Aujourd'hui encore, elle ne l'admet que si le conducteur n'est pas détenteur de la garde sous l'angle de la conception matérielle. Par exemple, dans un arrêt en date du 10 novembre 2009, la deuxième chambre civile de la Cour de cassation rejeta l'action du conducteur d'un quad dirigée contre le préposé du loueur

⁵⁰ Le législateur a choisi de protéger certaines victimes ou plutôt toutes les victimes, sauf le conducteur. La protection accordée à ces victimes, dites privilégiées, apparaît à travers l'exigence d'une faute inexcusable cause exclusive de l'accident ou d'une faute intentionnelle pour que leur droit à indemnisation soit limité ou supprimé (Loi du 5 juil. 1985, art. 3).

⁵¹ En effet, dans un premier temps, ils imposèrent la démonstration d'une faute du gardien pour faire droit à l'action en indemnisation d'un conducteur dirigée contre un gardien sur le terrain de la loi du 5 juillet 1985 (Cass. 2e civ., 19 janv. 1994 (n° 91-13.812), *Resp. civ. et assur.* 1994, chron. n° 7 ; *RTD civ.* 1994, p. 625, obs. P. Jourdain ; Cass. 2e civ., 8 mars 1995 (n°93-14.553), *Bull. civ. II*, n°72 ; *Dr. et patr.*, juill.-août 1995, p. 74, obs. F. Chabas ; *JCP éd. G.* 1995, I, 3893, n° 16, obs. G. Viney ; *Resp. civ. et assur.* 1995, chron. n° 25 par H. Groutel). Puis, ils admirent cette action sans aucune autre condition que celles imposées par la loi du 5 juillet 1985 (Cass. 2e civ., 2 juil. 1997 (n° 96-10.298). *Bull. civ. II*, n°209 ; *D.* 1997, p. 448, note Groutel ; *D.* 1998, somm. p. 203, obs. D. Mazeaud ; *RTD civ.* 1997, p. 959, obs. P. Jourdain ; *Dr. et patr.* 1997, n° 1804, obs. F. Chabas ; Cass. crim. 4 déc. 2001: *Bull. crim.* n°249 ; *Gaz. Pal.* 2002, p. 1713, note Y. M.).

considérant que la garde avait été transférée au conducteur du quad.⁵² Cet arrêt révèle donc que c'est « *l'approche matérielle de la garde qui domine en jurisprudence et qui veut que seuls les pouvoirs de fait sur la chose au moment du dommage importent* ». ⁵³ Par pouvoirs de fait, il faut entendre des pouvoirs de contrôle et/ou de direction sur le véhicule. C'est principalement lorsqu'il est préposé, les qualités de préposé et de gardien étant incompatibles, que le conducteur peut parvenir à être indemnisé par le propriétaire du véhicule, en l'occurrence l'employeur.

En toutes hypothèses, ce sont d'abord les pouvoirs de fait (dénommés maîtrise matérielle ou maîtrise intellectuelle ou pouvoirs de contrôle, de direction et d'usage) qui fondent la responsabilité. Les pouvoirs de droit, la propriété, ne la justifient que dans un second temps lorsque le propriétaire du véhicule ne parvient pas à démontrer le transfert de la garde.

59. Dans les hypothèses où le concept de conducteur se révèle inadapté pour qualifier la personne au volant du véhicule équipé, le glissement de l'attention des juges vers le concept de gardien va à l'encontre de cette logique. En raison de la présence de l'aide, la personne au volant ne peut pas être qualifiée de gardien sur le fondement de la conception matérielle de la garde, mais la désignation du propriétaire comme responsable aboutit à l'imputation d'une responsabilité au détenteur de pouvoir de droit sur le véhicule alors qu'il existe un détenteur des pouvoirs de fait constitutifs de la qualité de conducteur même si le concept n'est pas mobilisable à son sujet : l'aide à la conduite.

60. S'il est vrai qu'une entité technologique ne peut répondre des dommages qu'elle cause, une personne physique peut être tenue d'indemniser la victime de tels dommages. La mise en circulation de l'aide procédant d'un fabricant, la désignation du fabricant apparaît donc légitime.

Du point de vue des fondements juridiques du droit de la responsabilité, cette proposition apparaît justifiée. La responsabilité découle de l'idée de pouvoir que ce soit en application

⁵² Cass. 2e civ., 10 nov. 2009 (n° 08-20.273), Bull. civ. II, n° 262 ; *Lexbase éd. privée générale* décembre 2009, n° 347, obs. D. Bakouche (Disponible sur : < <http://www.lexbase.fr> >) ; *RTD civ.* 2010, p. 114, obs. P. Jourdain.

⁵³ BAKOUCHE D., Le transfert de la garde et l'application de la loi du 5 juillet 1985 en matière d'accidents de la circulation. *Lexbase éd. privée générale* décembre 2009, n° 347. (Disponible sur : < <http://www.lexbase.fr> >)

d'un régime de droit commun ou de la loi du 5 juillet 1985.⁵⁴ Par exemple, si le commettant est responsable du fait de son préposé, c'est parce qu'il détient sur ce dernier des pouvoirs de direction, de surveillance et de contrôle, tout comme le gardien à l'égard d'une chose. Il en est de même pour le conducteur. S'il est tenu d'indemniser la victime, c'est parce qu'il a un droit d'action sur le volant et les pédales du véhicule.⁵⁵ Les aides substitutives agissent sur un organe de contrôle et/ou de direction et peuvent même dans certains cas être titulaires de la maîtrise intellectuelle du véhicule, donc exercer le contrôle du véhicule. Il paraît légitime que leur fabricant soit responsable des dommages qu'elles causent en exerçant leurs pouvoirs sur le véhicule. De même, si elles sont destinées à renforcer la sécurité routière,⁵⁶ elles peuvent aussi être défaillantes, et ce, malgré une fabrication respectueuse des normes de sécurité. Même en cas de bon fonctionnement, dans le contexte actuel, la mise en circulation d'un véhicule équipé de tels dispositifs peut être analysée comme dangereuse.⁵⁷ En effet, pour le moment aucune formation à la conduite de ce type de véhicule n'est dispensée. Or en matière de droit de la responsabilité civile, le risque créé est un fondement de responsabilité.⁵⁸ Enfin, le principe de précaution,⁵⁹ qui tend de plus en plus à s'imposer comme fondement de la

⁵⁴ « La responsabilité est un corrélat du pouvoir et de la liberté, et ce pouvoir place la responsabilité au centre de la morale » (LAMBERT-FAIVRE Y., L'éthique de la responsabilité. *RTD civ.* 1998, p. 1).

⁵⁵ LAMBERT-FAIVRE Y., *Le droit du dommage corporel*. Paris : Dalloz, 1990, p. 361, n°477.

⁵⁶ Les aides à la conduite, plus précisément « l'aide à l'orientation au moyen du guidage par satellite, les aides à la maîtrise de la vitesse au moyen du limiteur de vitesse et du régulateur de vitesse » s'ancrent « au niveau de la sécurité primaire du fait qu'elles soient vectrices de sécurité en plaçant le conducteur en de bonnes conditions pour réaliser la tâche de conduite » (PERVANÇON M., PAGES E., Approche sociologique des représentations et des usages des aides à la conduite. In *Psychologie du conducteur- Psycho²*. Actes du Colloque organisé à Boulogne-Billancourt par le Groupe Opérationnel 3- Recherche et sécurité Routière du Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres (PREDIT), 13 novembre 2006, p. 12).

⁵⁷ Il ressort de l'analyse des groupes de discussion à propos des aides à la conduite menés dans le cadre de travaux de recherche que « c'est en formant d'abord le conducteur que les aides à la conduite pourront jouer pleinement leur rôle, l'incorporation d'habitudes de conduite s'opérant dès l'apprentissage. Or il y a un contraste entre la formation donnée à l'auto école et celle requise par certaines aides ou certaines situations » (PERVANÇON M., PAGES E., *art. préc.* 2006, p. 85).

⁵⁸ En raison du développement industriel, les limites de la faute pour indemniser les victimes de dommages résultant d'un accident apparaissent. Des dommages existaient, mais aucune faute ne pouvait être prouvée. C'est surtout en matière de dommages corporels que l'incapacité de la responsabilité pour faute à assurer l'indemnisation à l'ensemble des victimes posait un problème majeur. La théorie du risque fut alors élaborée. Son fondateur, Salleilles, limita son application au risque professionnel, car c'est d'abord dans le domaine des accidents de travail que le problème de l'indemnisation des victimes d'un dommage n'ayant pas pour origine une faute se posa. C'est Josserand qui étendit ensuite cette théorie au risque créé (JOSSERAND, *De la responsabilité du fait des choses inanimées*. Rousseau, 1987). Selon la théorie du risque créé, « Toute activité faisant naître un risque pour autrui rend son auteur responsable du préjudice qu'elle peut causer, sans qu'il y ait à prouver une faute à son origine » (LE TOURNEAU Ph., *Droit de la responsabilité et des contrats 2008-2009*. Paris : Dalloz, 2008, § 54).

⁵⁹ Ce principe « exprime la prise de conscience que nos pouvoirs excèdent nos savoirs et que face à des dangers potentiels inconnus mais redoutables mieux vaut s'abstenir » (LAMBERT-FAIVRE Y., L'éthique de la responsabilité. *RTD civ.* 1998, p. 1). Adopté dans le domaine du droit de l'environnement, il

responsabilité, peut justifier qu'un fabricant soit tenu de répondre des dommages causés par une aide titulaire de la maîtrise intellectuelle d'un véhicule.

Du point de vue de la jurisprudence rendue en matière aérienne, cette proposition peut aussi se justifier. Il ressort de cette jurisprudence que la responsabilité du constructeur d'un avion peut être immédiatement mise en cause par les victimes. La mise en cause de la responsabilité des pilotes ne fait pas écran devant celle du fabricant de l'appareil équipé d'aides "au pilotage" ou des fournisseurs d'équipements d'ailleurs. Les acteurs du système aérien (les pilotes, le constructeur, le transporteur, les équipementiers) sont "égaux" du point de vue de la mise en cause de leur responsabilité civile.⁶⁰ Il est vrai que les conséquences de la mise en jeu de la responsabilité en application de la loi du 5 juillet 1985 sont plus rigoureuses que celles inhérentes à la mise en œuvre d'un régime de responsabilité de droit commun. L'implication du véhicule suffit à faire naître l'obligation de réparation.⁶¹ Seule la faute inexcusable de la victime à condition qu'elle soit la cause exclusive de l'accident ou la faute intentionnelle de la victime exonère le responsable. Néanmoins, l'application de la loi du 5 juillet 1985 à un fabricant automobile nous paraîtrait justifiée. Si en matière aérienne, la présence des aides est indispensable pour pallier les conséquences dramatiques d'une défaillance humaine, tel n'est pas le cas en matière automobile. De même, la présence de ces dispositifs est accompagnée d'une formation pratique en matière aérienne, ce qui n'est pas le cas en matière automobile. Or, seule cette formation, selon nous, peut garantir la finalité allouée à la présence de ces aides à bord d'un véhicule, c'est-à-dire le renforcement de la sécurité routière.

Ainsi, la responsabilité d'un fabricant apparaît plus légitime que celle du propriétaire du véhicule équipé. Mais, en l'état du droit positif, les concepts de conducteur et de gardien ne permettent pas aux juges de désigner un fabricant comme débiteur de l'indemnisation de la victime en application de la loi du 5 juillet 1985.

consiste à imposer la prise de « *mesures effectives et proportionnées visant à prévenir un risque de dommages graves et irréversibles* » en dépit de « *l'absence de certitudes* » (C. env., art. L.110-1).

⁶⁰ On observe tout de même que les juges ont tendance à élever l'erreur humaine plutôt que l'erreur technique au rang des causes de l'accident dès lors qu'il existe une incertitude. La responsabilité des pilotes est donc plus encline à être mise en œuvre. Les pilotes agissant dans un cadre professionnel, c'est le transporteur aérien, dans certaines limites, qui est tenu de répondre dans leur comportement.

⁶¹ Cass. 2e civ., 9 juil. 2009 (n°08-10.483).

Conclusion du chapitre

61. Sur le fondement de la loi du 5 juillet 1985, lorsqu'un véhicule est impliqué dans un accident de la circulation, le plus souvent c'est son conducteur, c'est-à-dire le détenteur de pouvoirs de fait sur le véhicule, qui est tenu d'indemniser la victime. C'est plus précisément la détention du contrôle du véhicule qui caractérise le conducteur. Le contrôle du véhicule s'établit par la maîtrise des organes de contrôle et de direction du véhicule au moment de l'accident, donc par la détention de la maîtrise matérielle du véhicule. Mais lorsqu'un véhicule est équipé d'un dispositif de double commande, les juges raisonnent différemment puisqu'il y a deux détenteurs de pouvoirs sur le véhicule. Ils opèrent une distinction entre la maîtrise matérielle, c'est-à-dire la maîtrise des organes de contrôle et de direction du véhicule au moment de l'accident, et la maîtrise intellectuelle du véhicule, c'est-à-dire la faculté d'intervenir à tout moment sur l'un de ces organes. C'est la maîtrise intellectuelle du véhicule qui établit la détention du contrôle du véhicule et par conséquent suscite la qualification de conducteur. Lorsque la maîtrise matérielle du véhicule est détenue par l'un des détenteurs de pouvoirs sur le véhicule et la maîtrise intellectuelle par l'autre, on parle de partage vertical des pouvoirs, le partage horizontal des pouvoirs n'impliquant qu'un partage de la maîtrise matérielle. La présence d'une aide substitutive impliquant un partage horizontal ou un partage vertical des pouvoirs peut donc s'opposer à la qualification de la personne au volant de conducteur. Tel est le cas dans l'hypothèse d'un partage horizontal des pouvoirs sur le véhicule lorsque l'aide n'est pas "surpassable" et dans les deux hypothèses de partage vertical des pouvoirs, l'aide étant, soit l'auteur de la manœuvre de conduite dommageable, soit titulaire de la maîtrise intellectuelle du véhicule. La désignation de l'aide ou du fabricant comme conducteur apparaîtrait alors légitime. Mais ni une chose ni un fabricant ne peuvent être qualifiés de conducteur.

62. Le repli vers le concept de gardien est la seule alternative dont les juges disposent pour indemniser la victime sur le fondement de la loi du 5 juillet 1985 sans dénaturer le concept de conducteur. Le concept de gardien reposant principalement sur la propriété, les juges atteindront leur objectif. Pour autant, le repli des juges vers le concept de gardien est doublement inéquitable pour le propriétaire du véhicule équipé. D'une part, il ne permet pas de garantir son indemnisation sur le fondement de la loi du 5 juillet 1985 lorsque son véhicule se trouve seul impliqué. Pourtant, même s'il se trouve au volant du véhicule, le propriétaire

est une victime privilégiée puisque n'étant pas qualifié de conducteur, il a la qualité de passager transporté. D'autre part, le propriétaire du véhicule est désigné comme responsable alors que l'aide détient sur le véhicule les pouvoirs de fait constitutifs de la qualité de conducteur. Certes, en l'état du droit positif, l'aide et le fabricant ne peuvent être qualifiés ni de conducteur ni de gardien, mais en application de la loi du 5 juillet 1985 ce sont d'abord les pouvoirs de fait détenus sur le véhicule qui légitiment la désignation d'un responsable.

*

63. Si les juges peuvent désigner un responsable sur le fondement de la loi du 5 juillet 1985 malgré la présence d'une aide substitutive à bord du véhicule, sa responsabilité ne sera pas nécessairement engagée.

Chapitre II. Intervention causale de l'aide et responsabilité du conducteur ou du gardien

64. La présence d'une aide substitutive ou son rôle causal dans la survenance d'un accident pourrait révéler le caractère inadapté de l'une des conditions de mise en jeu de la responsabilité du conducteur ou du gardien du véhicule équipé et par conséquent empêcher l'engagement de sa responsabilité. Quand bien même sa responsabilité serait engagée, la présence d'une aide substitutive ou son rôle causal dans la survenance d'un accident pourrait exonérer le conducteur ou le gardien du véhicule équipé de sa responsabilité. L'indemnisation de la victime en application de la loi du 5 juillet 1985 serait alors en péril. Mais nous montrerons que la présence de l'aide substitutive ou son rôle causal dans la survenance de l'accident n'aura aucun impact sur les conditions de mise en jeu de la responsabilité posées par la loi du 5 juillet 1985 (*SECTION I*) et n'exonérera pas le conducteur ou le gardien du véhicule équipé de sa responsabilité (*SECTION II*).

SECTION I. INTERVENTION CAUSALE DE L'AIDE ET CONDITIONS DE LA RESPONSABILITE

65. L'implication est la condition centrale du régime institué par la loi du 5 juillet 1985. Si dans les précédents développements, nous avons employé le mot implication au sujet d'un véhicule équipé d'une aide substitutive, c'est parce que l'implication est le terme juridique consacré par la loi du 5 juillet 1985 pour évoquer l'intervention d'un véhicule dans un accident de la circulation. C'est à ce stade de nos développements que nous allons examiner s'il est réellement possible d'employer le mot implication au sujet d'un véhicule équipé d'une aide substitutive. Si un véhicule équipé d'une aide substitutive peut, dans les faits, être intervenu dans l'accident, le constat de la présence de l'aide substitutive ou de son rôle causal dans la survenance de l'accident pourrait empêcher les juges de relever l'implication du véhicule équipé. En effet, si la loi du 5 juillet 1985 s'attache à l'implication d'un véhicule, le rôle causal de l'aide substitutive dans la survenance de l'accident tend à démontrer l'implication de l'aide plus que celle du véhicule équipé. Pourtant, le constat du rôle causal joué par l'aide dans la survenance de l'accident ne sera pas une entrave à la reconnaissance par les juges de l'implication du véhicule équipé (§ 1). Ainsi, l'emploi du terme implication au sujet d'un véhicule équipé d'une aide substitutive est possible même si le rôle causal de l'aide dans la survenance de l'accident est avéré.

66. Si l'implication du véhicule est exigée pour engager la responsabilité d'un conducteur ou d'un gardien, elle n'est pas suffisante. Des critères connexes à l'implication sont exigés : un véhicule terrestre à moteur (§ 2) et un accident de la circulation (§ 3). Au prisme de ces concepts, c'est la simple présence de l'aide substitutive qui pourrait être problématique. Néanmoins, ces concepts ne seront pas affectés par la présence de l'aide.

§ 1. INTERVENTION CAUSALE D'UNE AIDE ET IMPLICATION

67. Lorsqu'un véhicule est entré en contact avec le siège du dommage, son implication dans l'accident se trouve présumée. Ainsi, en cas de contact entre le véhicule équipé et le siège du dommage que l'aide embarquée ait joué ou pas un rôle causal dans la survenance de l'accident, le véhicule équipé est nécessairement impliqué dans l'accident (A).

68. Si la démonstration de l'implication du véhicule dans l'accident est exigée en l'absence de contact entre le véhicule équipé de l'aide et le siège du dommage, le rôle causal de l'aide à la conduite dans la survenance de l'accident l'établira *ipso facto* (B).

A. EN CAS DE CONTACT ENTRE LE VEHICULE EQUIPE DE L'AIDE ET LE SIEGE DU DOMMAGE

69. Depuis l'entrée en vigueur de la loi du 5 juillet 1985, la charge probatoire des victimes d'un dommage causé par le véhicule se trouve considérablement allégée. Elles n'ont plus à démontrer le rôle actif du véhicule, mais seulement son implication.⁶² À cet égard, les juges ont institué une présomption d'implication du véhicule dans l'accident. Dans un premier temps, elle naquit de la réunion de deux éléments : le mouvement du véhicule et le contact entre la victime et le véhicule.⁶³ Cette exigence traduisait le fait que « *la physique se trouve au service de la loi* » dans la mesure où le contact et le mouvement correspondent « *au critère du risque inhérent à l'énergie cinétique dégagée par tout véhicule en mouvement* ». ⁶⁴ Puis, les juges indiquèrent que le contact suffisait à lui seul à présumer l'implication du véhicule dans l'accident.⁶⁵ Cette jurisprudence reflète l'état du droit positif.

70. Ainsi, dans l'hypothèse d'un contact entre le véhicule équipé de l'aide et le siège du dommage, que l'aide ait joué ou pas un rôle causal dans la survenance de l'accident, les juges relèveront nécessairement son implication. Aucune discussion ne sera donc tenue sur le rôle joué par l'aide dans la survenance de l'accident, plus précisément sur le rôle causal joué par l'aide dans la survenance de l'impact entre le véhicule équipé et le siège du dommage. Par contre, en l'absence de contact entre le véhicule et le siège du dommage, la victime doit démontrer l'implication du véhicule. Le rôle causal joué par l'aide dans la survenance de l'accident est déterminant pour établir l'implication du véhicule.

⁶² CHABAS F., Notion et rôle de l'implication du véhicule. *Gaz. Pal.* 1986, doct. p. 64 ; JOURDAIN P., Implication et causalité dans la loi du 5 juillet 1985. *JCP éd. G.* 1994, I, 3794.

⁶³ Cass. 2e civ. 28 juin 1989 (n° 88-16.149), *Bull. civ. II*, n° 141, *Gaz. Pal.* 25 novembre 1989, p. 9, note F. Chabas ; *JCP éd. G.* 1990, II, 21508, note J.-Cl. Montanier ; *Resp. civ. et assur.* 1989, comm. n° 304, note H. Groutel.

⁶⁴ RADE C., L'article 1er de la loi du 5 juillet 1985 à la dérive. *LPA* 19 janvier 1996, p. 12).

⁶⁵ Cass. 2e civ., 29 avr. 1998 (n° 96-18.421), *Bull. civ. II*, n° 129.

B. EN L'ABSENCE DE CONTACT ENTRE LE VEHICULE EQUIPE DE L'AIDE ET LE SIEGE DU DOMMAGE

71. Pour les juges, « *l'absence de contact n'exclut pas nécessairement l'implication* ». ⁶⁶ Mais en l'absence de contact, l'implication du véhicule doit être démontrée pour que la victime puisse être indemnisée par son conducteur ou son gardien.

72. L'implication se distingue de la causalité. Il ressort en effet des travaux parlementaires que « *la loi s'appliquera même si le véhicule est en stationnement régulier, même si le véhicule survient après un premier accident, mais il faut alors qu'il ait participé d'une manière ou d'une autre aux dommages. 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* ». ⁶⁷ Ces travaux précisent que l'implication est un terme « *volontairement très large* » qui se définit comme le fait d'être « *intervenue à quelque titre que ce soit ou à quelque moment que ce soit* » dans l'accident. ⁶⁸ Il n'est donc pas nécessaire que le véhicule se soit comporté de manière anormale pour qu'il puisse être considéré comme impliqué, ⁶⁹ son intervention matérielle suffit. ⁷⁰

Respectant la volonté parlementaire, les juges précisèrent qu'« *un véhicule est impliqué dans un accident de la circulation dès lors qu'il est intervenue d'une manière ou d'une autre* », ⁷¹ « *à quelque titre que ce soit* » ⁷² ou « *à un titre quelconque* » ⁷³ dans la survenance de l'accident. De plus, ils affirmèrent que « *l'absence de lien de causalité entre la faute d'un conducteur et le dommage subi par la victime n'exclut pas que le véhicule puisse être*

⁶⁶ Cass. 2e civ., 14 nov. 2002, (n° 00-20.594), Bull. civ. II, n° 252.

⁶⁷ Extrait de la déclaration du Garde des sceaux au Sénat, JO débats Sénat, 11 avril 1985, p. 193.

⁶⁸ Extrait de la déclaration du Garde des sceaux au Sénat, réf. préc. 1985, p. 193.

⁶⁹ Contrairement à ce que pensait un commentateur qui définissait l'implication d'un véhicule comme le fait pour un véhicule « *d'avoir par son comportement anormal, créé ou participé à la création d'un risque de circulation qui aura donné lieu à accident* » (CUKIER B., La loi du 5 juillet 1985. *Gaz. Pal.* 1987, doct., p. 514).

⁷⁰ LARROUMET Ch., L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation. L'amalgame de la responsabilité civile et de l'indemnisation automatique. *D.* 1985, chron. p. 237 ; MARGEAT H., LANDEL J., MARCHAND C., Accidents de la circulation : la loi Badinter six mois plus tard ou les 7 points clés. *Gaz. Pal.* 1986, doct., p. 147.

⁷¹ Cass. 2e civ., 28 fév. 1990 (n° 88-20.133), Bull. civ. II, n° 42 ; *RTD civ.* 1990, p. 508, obs. P. Jourdain ; *Resp. civ. et assur.* 1990, comm. n° 155 et chron. n° 9, obs. H. Groutel.

⁷² Cass. 2e civ., 18 mars 1998 (n° 96-13.726), Bull. civ. II, n° 88.

⁷³ Cass. 2e civ., 4 juil. 2007 (n° 06-14.484), Bull. civ. II, n° 177.

impliqué dans l'accident ». ⁷⁴ Même si le juge pénal indiquait que l'existence d'un lien de causalité n'est pas caractérisée, le juge civil peut donc retenir l'implication du véhicule. ⁷⁵ Par exemple, un véhicule ayant perdu une roue de secours, laquelle heurtée par un autre véhicule fut la cause d'une collision en chaîne, a été considéré comme impliqué dans un accident de la circulation. ⁷⁶ Il en fut de même d'une balayeuse municipale qui projeta des gravillons devant le domicile d'une personne, laquelle fit une chute, quelques instants plus tard, en voulant les balayer. ⁷⁷ Le véhicule dont l'alarme sonore en se déclenchant concourra directement avec d'autres bruits à l'affolement de chevaux qui après avoir été rattrapés et s'être de nouveau affolés au passage d'un véhicule de pompiers, heurtèrent une voiture et blessèrent ses occupants fut également considéré comme impliqué. ⁷⁸ Ce dernier arrêt révèle également que si le rôle causal de l'aide embarqué dans un véhicule qui ne serait pas entré en contact avec le siège du dommage est avéré, le dommage ne sera pas pour autant imputé à l'aide. La survenance de ce dommage dans le cadre d'un accident de la circulation suscitera la focalisation de l'attention des juges sur le produit fini, c'est-à-dire le véhicule équipé de l'aide.

73. Si l'implication se distingue de la causalité, cette notion est tellement large qu'en réalité elle englobe la causalité. ⁷⁹ En effet, l'intervention d'un véhicule « *d'une manière ou d'une autre* » ou à « *quelque titre que ce soit* » englobe le rôle causal du véhicule. C'est pourquoi une partie de la doctrine souligne que la démonstration de l'implication du véhicule dans l'accident revient à établir un lien de causalité au sens de l'équivalence des conditions. ⁸⁰ En l'absence de contact entre le véhicule équipé de l'aide et le siège du dommage, s'il apparaît qu'une aide a joué un rôle causal dans la survenance de l'accident, cette circonstance entraînera donc l'implication du véhicule équipé dans l'accident. La présence d'une aide à la

⁷⁴ Cass. 2e civ., 11 avr. 1986 (n° 85-11.092), Bull. civ. II, n° 46 ; *Gaz. Pal.* 4 octobre 1986, 2, p. 610, note P. Jourdain ; *JCP éd. G.* 1986, II, 20672, note J.F. Barbieri.

⁷⁵ Cass. 2e civ., 17 mars 1993 (n° 91-16.676), Bull. civ. II, 1993, n° 107.

⁷⁶ Cass. 2e civ., 28 juin 1995 (n° 93-20.540), Bull. civ. II n° 203 ; *JCP éd. G.* 1996, I, 3944, n° 20, obs. G. Viney.

⁷⁷ Cass. 2e civ., 24 avril 2003 (n° 01-13.017), Bull. civ. II, n° 104 ; réf. préc..

⁷⁸ Cass. 2e civ., 13 juil. 2000 (n° 98-21.530), Bull. civ. II, n° 126 ; *D.* 2000, IR, p. 225 ; *Resp. civ. et assur.* 2000, comm. n°324, note H. Groutel ; *LPA* 12 juillet 2001, p. 24, note C. Marie ; *RTD civ.* 2000, p. 847, note P. Jourdain.

⁷⁹ « *L'implication, présentée comme une notion plus large que la causalité, englobe cette dernière* » (RAFFI R., *Implication et causalité.* *D.* 1994, chron. p. 158).

⁸⁰ JOURDAIN P., *Domaine d'application.* In : *Loi Badinter : le bilan de 20 ans d'application* / sous la direction de Philippe Brun et de Patrice Jourdain. Tome 10. Paris : LGDJ, 2007, p. 26 ; LAMBERT-FAIVRE Y., *De la poursuite à la contribution : quelques arcanes de la causalité.* *D.* 1992, chron. p. 311. VINEY G., *L'indemnisation des victimes d'un accident de la circulation.* Paris : LGDJ, 1997, n° 15 et s.).

conduite substitutive à bord d'un véhicule peut à cet égard générer de nouvelles formes d'implication d'un véhicule. Un véhicule pourrait être impliqué au titre de la réalisation de la manœuvre de conduite à l'origine de l'accident. Par exemple, successivement au freinage brutal d'un véhicule réalisé par une aide, le véhicule lui succédant peut s'encastrent dans la barrière de sécurité à la suite du braquage du volant à droite par son conducteur pour éviter la collision. Il pourrait aussi être impliqué au titre de la délivrance d'une information erronée par un dispositif d'alerte d'urgence qui se trouverait à l'origine de la réalisation d'une manœuvre de conduite dommageable par un second véhicule, ⁸¹ les juges ayant déjà retenu l'implication d'un véhicule en stationnement en raison du bruit émis par le déclenchement de son système d'alarme. ⁸²

74. L'implication d'un véhicule constitue la condition centrale du régime de l'indemnisation d'une victime d'un accident de la circulation. Mais la loi du 5 juillet 1985 ne s'applique qu'aux « *victimes d'un accident de la circulation dans lequel est impliqué un véhicule terrestre à moteur* ». ⁸³ Les juges doivent relever que non seulement le véhicule impliqué dans un accident est un véhicule terrestre à moteur, mais en outre que l'accident constitue un accident de la circulation pour que la victime puisse être indemnisée sur ce fondement.

§ 2. PRESENCE DE L'AIDE ET VEHICULE TERRESTRE A MOTEUR

75. La loi du 5 juillet 1985 ne définit pas le concept de véhicule terrestre à moteur. Ce sont d'autres textes qui en délimitent les contours. Ainsi, le Code des assurances le caractérise 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 toute remorque, même non attelée* ». ⁸⁴ La définition du Code de la route n'est pas fondamentalement différente dans la mesure où il s'agit de « *tout véhicule terrestre pourvu d'un moteur de propulsion, y compris*

⁸¹ Par exemple, un freinage brutal, entraînant une collision en chaîne des véhicules situées sur la voie de circulation.

⁸² Cass. 2e civ., 13 juil. 2000 (n°98-21.530), Bull. civ. II, n° 126 ; réf. préc.. En l'espèce, le système d'alarme du véhicule s'est déclenché concomitamment à celui d'un feu d'artifice et d'une sirène de pompiers. Ce bruit a affolé des chevaux qui ont percuté un véhicule, créant ainsi un accident de la circulation.

⁸³ Article premier.

⁸⁴ Article L.221-1.

les trolleybus, et circulant sur route par ses moyens propres, à l'exception des véhicules qui se déplacent sur rails ». ⁸⁵ S'inspirant de ces définitions, un auteur indique que ce concept vise « *tout engin ayant une force motrice apte au transport des personnes ou des choses et évoluant sur le sol* ». ⁸⁶ Pour un autre auteur, il nécessite la réunion de deux conditions : « *l'aptitude à la circulation et l'aptitude au transport* ». ⁸⁷ Il précise toutefois que le transport peut « *n'être qu'une fonction accessoire du moment que l'engin le permet* ». ⁸⁸ Pour les juges, un véhicule terrestre à moteur est « *un engin à moteur doté de quatre roues lui permettant de circuler équipé d'un siège sur lequel une personne peut prendre place pour le piloter* ». ⁸⁹ L'idée de pilotage est donc consubstantielle au concept de conducteur. Par contre, contrairement à ce que peut laisser penser cette définition, la loi du 5 juillet 1985 s'applique également aux véhicules équipés de deux roues dès lors qu'ils sont motorisés. En effet, cette définition du véhicule terrestre à moteur a été délivrée dans une affaire relative à dommage causé par une tondeuse à gazon auto portée. Les juges précisèrent également qu'il n'est pas nécessaire que le moteur soit en état de marche au moment de l'accident pour que la qualification de véhicule terrestre à moteur soit retenue. ⁹⁰

76. Notre hypothèse porte sur le partage des pouvoirs de contrôle ou de direction d'un véhicule entre une aide à la conduite et la personne au volant. Le rôle de cette dernière demeure donc celui de piloter le véhicule même si l'aide peut intervenir dans le pilotage du véhicule. De même, un véhicule équipé d'une aide est toujours destiné à circuler sur une voie ouverte à la circulation par le moyen d'un moteur. Par conséquent, la présence d'une aide à la conduite, quel que soit le type d'aide, n'a pas d'incidence sur le concept de véhicule terrestre à moteur. Pour que les juges appliquent la loi du 5 juillet 1985, il faut également que l'accident dans lequel un véhicule terrestre à moteur équipé d'une aide substitutive soit qualifié d'accident de la circulation.

⁸⁵ Article L.110-1.

⁸⁶ CHABAS F., *Le droit des accidents de la circulation (après la réforme du 5 juillet 1985)*. Paris : Libraires Techniques, 1985, §°131.

⁸⁷ JOURDAIN P., art. préc., 2007, p. 26.

⁸⁸ JOURDAIN P., préc. *Gaz. Pal.* 20 juin 1995, p. 642.

⁸⁹ Cass. 2e civ., 24 juin 2004 (n° 02-20.208), *Bull. civ. II*, n°308 ; *Dr. et patr.*, déc. 2004, p. 82 obs. F. Chabas ; *D.* 2005, pan. p. 1321, obs. H. Groutel ; *Gaz. Pal.* 5-6 novembre 2004, n° 311, p. 9 note D. Sardin ; *RGDA* 2004, p. 96, note J. Landel.

⁹⁰ Cass. 2e civ., 14 janv. 1987 (n° 85-14.655), *Bull. civ. II*, n° 2 ; préc. ; Cass. 2e civ., 13 janv. 1988 (n° 86-19.029), *Bull. civ. II*, n° 14.

§ 3. PRESENCE DE L'AIDE ET ACCIDENT DE LA CIRCULATION

77. L'accident de la circulation n'étant défini par aucun texte, les contours de cette notion furent précisés par la doctrine et les juges. La notion d'accident exclut le fait volontaire.⁹¹ Le Code des assurances précisant par ailleurs que l'assurance est obligatoire pour « *faire circuler* » des véhicules,⁹² l'accident de la circulation recouvre donc l'hypothèse d'un événement soudain se rattachant à la circulation publique.

78. La condition du rattachement de l'accident à la circulation publique est peu restrictive.⁹³ Peu importe qu'un véhicule se trouve en mouvement ou à l'arrêt⁹⁴ ou qu'il se trouve sur une voie publique ou privée.⁹⁵ Par ailleurs, la loi du 27 janvier 1993⁹⁶ précise que lorsqu'un accident se produit durant le temps de travail, la loi du 5 juillet 1985 s'applique dès lors qu'il est survenu sur une voie ouverte à la circulation publique.

79. La notion de rattachement à la circulation publique connaît tout de même quelques limites. Deux d'entre elles peuvent être problématiques dans l'hypothèse qui nous préoccupe. En premier lieu, lorsque l'accident se produit dans l'enceinte d'une entreprise ou d'un chantier, cette voie n'étant pas ouverte à la circulation publique, il ne s'agit pas d'un accident

⁹¹ NOËL L., La notion d'accident. *RGDA* 2004, p. 309 ; VIGNON-BARRAULT A., Les régimes spéciaux d'indemnisation, accidents de la circulation. *LPA* 2008, n° 191, p. 3. Par exemple, la loi du 5 juillet 1985 n'est pas applicable aux infractions volontaires, telle l'effraction de bureaux par des voleurs qui s'étaient emparés à cet effet d'un engin de terrassement et dont il est résulté un incendie (Cass. 2e civ., 30 nov. 1994 (n° 93-13.399/93-13.485) ; Bull. civ. II, n° 243 ; *RTD civ.* 1995, p. 132, obs. P. Jourdain) ou lorsque les dommages corporels subis par le conducteur d'un véhicule sont la conséquence des violences volontaires dont le conducteur du véhicule qui a heurté la victime a été déclaré coupable (Cass. crim. 29 mars 2006 (n° 05-82.515), Bull. crim. n° 92 ; *RGDA* 2006, p. 933, note J. Landel). Le fait volontaire renvoie au fait du conducteur mais aussi à celui d'un tiers. Ainsi, dès lors que le fait d'un conducteur ou d'un tiers se trouve à l'origine de l'accident, l'application de la loi du 5 juillet 1985 est écartée. Par exemple, la loi du 5 juillet 1985 a été écartée par les juges dans une espèce où le dommage avait trait à un incendie procédant du comportement fautif de l'homme (CA Lyon, 25 nov. 1992, *BICC* 1^{er} août 1993, n° 968).

⁹² C. ass., art. L.211-1.

⁹³ JOURDAIN P., Le point sur la notion de circulation. *RTD civ.* 1993 p. 840.

⁹⁴ « *Ce qui importe c'est que le véhicule ait été mis en circulation par son utilisateur* » (TERRE F., SIMLER Ph., LEQUETTE Y., *Droit civil- Les obligations*. 8e éd. Paris : Dalloz-Sirey, 2002, § 940).

⁹⁵ Une distinction entre lieu public et lieu privé de l'accident destinée à « *faire une application beaucoup plus restrictive de la loi en cas d'accident survenant dans un lieu privé* » fut proposée par les premiers commentateurs de la loi du 5 juillet 1985, mais elle ne fut pas adoptée par la jurisprudence, (JOURDAIN P., préc. *Gaz. Pal.* 20 juin 1995, p. 642).

⁹⁶ Loi n° 93-121 du 27 janvier 1993 portant diverses mesures d'ordre social, JO 30 janv. 199, n° 25.

de la circulation. Par conséquent, si un accident survient sur une piste privée lors du test d'un véhicule équipé d'une aide à la conduite, la loi du 5 juillet 1985 ne serait pas applicable.⁹⁷ Mais, récemment, les juges appliquèrent cette loi à un accident survenu sur un chantier au motif que ce lieu était ouvert à une « *circulation restreinte* ». ⁹⁸ On peut déduire de cette jurisprudence que si la piste privée se trouve pourvue de panneaux de signalisation ou d'un feu tricolore, la loi du 5 juillet 1985 peut trouver à s'appliquer dans l'hypothèse où un accident surviendrait lors du test d'un véhicule équipé.

En second lieu, la loi du 5 juillet 1985 n'est pas applicable au véhicule qui circule sur une voie propre.⁹⁹ En effet, comme le précise l'article 1^{er} de la loi de 1985, cette loi ne s'étend pas à « *des chemins de fer et des tramways circulant sur des voies propres* ». ¹⁰⁰ Si ces modes de transports sont exclus du champ d'application de la loi du 5 juillet 1985, c'est parce qu'ils ne contribuent pas au risque de circulation pris en charge par cette loi, mais aussi parce qu'ils ne sont pas concernés par l'obligation d'assurance instituée par le Code des assurances. Le concept de voie propre vise donc la voie ferrée ¹⁰¹ ou à tout le moins une voie matériellement

⁹⁷ Dans cette hypothèse, c'est la législation du droit du travail qui a vocation à s'appliquer.

⁹⁸ En effet, récemment, la Haute juridiction a admis l'application de la loi du 5 juillet 1985 à un accident survenu sur un chantier ouvert à la « *circulation restreinte* » (Cass. 2e civ., 29 mars 2006 (n° 03-19.843), Bull. civ. II, n° 90 ; *JCP éd. E* 2006, 2224, n° 10, obs. I. Bon-Garcin)

⁹⁹ Plus largement, un accident ne constitue pas un accident de la circulation lorsqu'il apparaît comme manifestement étranger à la circulation routière. Par exemple, lorsque l'accident est imputable à un élément du véhicule étranger à la circulation tel une benne basculante (Cass. 2e civ., 9 juin 1993 (n° 91-12.452), Bull. civ. II, n° 198, par ailleurs en l'espèce le véhicule équipé se trouvait à l'arrêt), lorsque l'accident survient dans un lieu d'habitation non destiné à la circulation comme un hall d'immeuble (Cass. 2e civ., 26 juin 2003 (n° 00-22.250), Bull. civ. II, n° 206 ; *D.* 2003, IR, 1881 ; *Resp. civ. et assur.* 2003, chron. 24, par H. Groutel ; *RGDA* 2003, p. 721, note J. Landel ; *RTD civ.* 2003, p. 720, obs. P. Jourdain) ou se produit dans le cadre d'une compétition sportive (Cass. 2e civ., 28 fév. 1996 (n° 93-17.457/ 93-18.012/ 93-18.356), Bull. civ. II, n° 37 ; *Resp. civ. et assur.* 1996, comm. n° 168 et chron. n° 22 par H. Groutel) ou même lors d'un entraînement, dès lors que l'accident se produit « *sur un circuit fermé exclusivement dédié à l'activité sportive n'est pas un accident de la circulation* » (Cass. 2e civ., 4 janv. 2006 (n° 04-14.841), Bull. civ. II, n° 1 ; *D.* 2006, p. 2443, note J. Mouly ; *D.* 2006, pan., p. 1939, obs. Ph. Brun ; *Gaz. Pal.* 2006, 12 août 2006, n° 224, p. 16, note A. Paulin ; *LPA* 23 mars 2006, n° 59, p. 8. note C. Boismain ; *RTD civ.* 2006. 337, obs. P. Jourdain).

¹⁰⁰ Par contre, la loi du 5 juillet 1985 s'applique en cas de collision entre une automobile et un tramway circulant sur des rails implantés sur la chaussée (Cass. 2e civ., 6 mai 1987 (n°85-13.912), Bull. Civ. II, n° 92) ainsi qu'à un accident impliquant un trolleybus dans un couloir de circulation propre interdit à la circulation publique (Cass. 2e civ., 12 mai 1993 (n° 91-22.004), Bull. civ. II, n° 170) dans la mesure où le trolleybus n'est ni un chemin de fer ni un tramway. D'ailleurs, le Code de la route indique expressément que le trolleybus est un véhicule terrestre à moteur. Il arrive également à la jurisprudence de procéder à « *une application distributive de la loi* » (JOURDAIN P., préc. *Gaz. Pal.* 20 juin 1995, p. 642). En effet, les dommages causés par l'automobile à un train entrent dans le domaine d'application de la loi, tandis que ceux causés par le train relèvent du droit commun de la responsabilité civile (Cass. 2e civ., 17 mars 1986 (n°84-16.011), Bull. civ. II, n°40 ; *Gaz. Pal.* 1986, 2, somm. p. 412, obs. F. Chabas ; *D.* 1987, jur. p. 49, note H. Groutel ; Cass. 2e civ., 4 oct. 1989 (n° 88-15.102), Bull. cass. II, n° 155).

¹⁰¹ Cass. 2e civ., 12 mai 1993 (n° 91-22.004) ; Bull. civ. II, n° 170, p. 91.

séparée de la voie normale de circulation. ¹⁰² Il renvoie donc à l'idée d'exclusivité de circulation.

80. À l'heure actuelle, les véhicules équipés d'une aide à la conduite circulent toujours sur la chaussée. Donc, s'ils se trouvent impliqués dans un accident, celui-ci pourra être qualifié d'accident de la circulation au sens de la loi du 5 juillet 1985. Plus encore, le projet Catala de 2005 propose d'assimiler les accidents impliquant un tramway ou un chemin de fer à un accident dans lequel un véhicule terrestre à moteur est impliqué ¹⁰³ et le projet de loi Lefrand du 5 novembre 2009 prévoit la suppression de l'exclusion des chemins de fers et des tramways de l'application de la loi du 5 juillet 1985. ¹⁰⁴ Par conséquent, même si les véhicules équipés d'aides substitutives étaient amenés à circuler sur une voie propre, la loi du 5 juillet 1985 pourrait toujours s'appliquer en cas d'adoption de l'un de ces projets.

81. Si la prise en compte des pouvoirs détenus sur le véhicule par une aide peut obliger les juges à opérer un glissement du concept de conducteur vers celui de gardien pour désigner un débiteur d'indemnité, celle du rôle causal joué par l'aide se fait plus naturellement. Le rôle causal d'une aide établit l'implication du véhicule sans qu'il soit nécessaire d'adapter le concept d'implication. L'intervention causale jouée par une aide à la conduite dans la survenance d'un accident constitue donc un handicap majeur pour le conducteur ou le gardien. D'autant que si cette circonstance, sous couvert de l'implication, entre en ligne de compte au niveau de conditions de mise en œuvre de la responsabilité du conducteur ou du gardien, elle se trouve privée d'effet au niveau des moyens de défense.

¹⁰² Cass. 2e civ., 18 oct. 1995 (n° 93-19.146), Bull. civ. II, n°239 ; D. 1995, IR, p. 253 ; Cass. 2e civ., 29 mai 1996 (n° 94-19.823), Bull. civ. II, n° 108 ; D. 1997, p. 213, note G. Blanc.

¹⁰³ *Avant-projet de réforme du droit des obligations (Articles 1101 à 1386 du Code civil) et du droit de la prescription (Articles 2234 à 2281 du Code civil)*. Rapport à Monsieur Pascal Clément, Garde des Sceaux, Ministre de la Justice. 22 Septembre 2005. Disponible sur : < www.ladocumentationfrancaise.fr >).

¹⁰⁴ LEFRAND G., *Rapport fait au nom de la Commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire sur la proposition de loi visant à améliorer l'indemnisation des victimes de dommages corporels à la suite d'un accident de la circulation*. Paris, 10 février 2010, n° 2297, 82 pages. Disponible sur : < www.assemblee-nationale.fr >).

SECTION II. INTERVENTION CAUSALE DE L'AIDE ET EXONERATION

82. L'article 2 de la loi du 5 juillet 1985 précise 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 mentionné à l'article 1er* ». En application de cet article, le fait du tiers (§ 1) et la force majeure (§ 2) sont inopposables aux victimes d'un accident de la circulation.

§ 1. L'INOPPOSABILITE DU FAIT DU TIERS A LA VICTIME

83. Le fait du tiers étant inopposable aux victimes d'un accident de la circulation, même si les juges relèvent que l'accident est imputable au dysfonctionnement de l'aide, le conducteur ou le gardien ne sera pas exonéré de sa responsabilité.

84. À la différence de la force majeure, l'inopposabilité du fait du tiers à la victime d'un accident de la circulation ne déroge pas au droit commun. La similitude entre le droit commun de la responsabilité civile et le droit spécial que constitue le régime d'indemnisation des victimes d'un accident de la circulation ne s'arrête d'ailleurs pas là. Si le fait du tiers est inopposable à la victime, le défendeur, mis en cause sur le terrain du droit commun ou sur celui de la loi du 5 juillet 1985, peut tout de même s'en prévaloir en exerçant un recours contre le tiers.¹⁰⁵ Mais quand bien même l'exercice de ce recours aurait pour le conducteur ou le gardien du véhicule équipé l'effet escompté, c'est-à-dire un partage de responsabilité avec le tiers, voire une substitution de la responsabilité du tiers à la sienne, son obligation d'indemnisation demeure en son intégralité à l'égard de la victime. Ainsi, l'inopposabilité du fait du tiers en application de la loi du 5 juillet 1985 ne prive pas réellement le conducteur ou le gardien du véhicule d'un moyen de défense.

¹⁰⁵ HUET J., Articulation de la loi de 1985 et du droit commun de la responsabilité. *RTD civ.* 1987, p. 356.

§ 2. L'INOPPOSABILITE DE LA FORCE MAJEURE A LA VICTIME

85. La force majeure vise la survenance d'un évènement extérieur, imprévisible et irrésistible.¹⁰⁶ En raison de son inopposabilité aux victimes d'un accident de la circulation, même si les juges relèvent que l'accident de la circulation est imputable au dysfonctionnement imprévisible et irrésistible de l'aide, cette circonstance n'aura aucun effet exonérateur pour le conducteur ou le gardien du véhicule impliqué.

86. À première vue, l'intervention causale d'une aide est susceptible de revêtir la qualification de force majeure. Mais si la condition de l'extériorité ne pose pas de difficulté, la défaillance de l'aide embarquée à bord d'un véhicule apparaissant incontestablement comme un évènement extérieur à la personne au volant, les conditions de l'irrésistibilité et de l'imprévisibilité, quant à elles, peuvent en réalité se révéler problématiques.

Concernant la démonstration de l'irrésistibilité de la défaillance de l'aide pour la personne au volant, c'est plus précisément lorsque l'aide est de type "surpassable" que sa démonstration semble difficile. En effet, il est fort probable que les juges relèvent que le dysfonctionnement d'une aide substitutive non "surpassable" est irrésistible pour la personne au volant puisque cette dernière ne peut pas contrecarrer l'action de l'aide. Dans l'hypothèse où l'aide est "surpassable", il appartiendra à la personne au volant d'établir qu'elle n'est pas parvenue à surpasser l'aide pour un motif indépendant de sa personne, tel l'impossible surpassement de l'aide en raison de son dysfonctionnement, comme un arrêt en date du 17 mars 2010 rendu par la Cour d'appel de Rennes statuant en matière pénale le laisse entendre. En l'espèce, le conducteur d'un véhicule équipé d'un régulateur de vitesse dont le dysfonctionnement l'avait empêché de surpasser l'aide et par conséquent d'éviter l'accident fut relaxé au motif qu'il n'avait « *pu résister à la force imposée à lui* ». ¹⁰⁷ Par contre, dans l'hypothèse où le dysfonctionnement de l'aide n'empêchait pas la personne au volant de la surpasser, l'irrésistibilité du dysfonctionnement de l'aide pour la personne au volant ne serait probablement pas admise.

Il n'est pas évident de déterminer de manière prospective si les juges admettraient l'imprévisibilité du dysfonctionnement d'une aide à la conduite.

¹⁰⁶ En droit commun, la force majeure désigne l'évènement imprévisible, irrésistible et extérieur (CHABAS F., GREAU F., *Force majeure. Rép. civ.* avril 2007, § 1).

¹⁰⁷ Cour d'appel de Rennes, 17 mars 2010 (Confirmation du jugement rendu par : Trib. corr. Nantes, 15 déc. 2008 (n°4162/08)).

D'un côté, la condition de l'imprévisibilité est rarement admise par les juges civils en matière automobile. Ils considèrent la survenance d'un animal sur la chaussée comme un événement prévisible. Par exemple, les juges ont affirmé que « *la survenance du sanglier à l'endroit et au moment où s'est produit l'accident n'était pas totalement imprévisible* »¹⁰⁸ ou que « *l'irruption d'un animal sur une route départementale à la sortie d'un village ne constitue pas un obstacle imprévisible et irrésistible assimilable à un cas de force majeure* ». ¹⁰⁹ C'est parce que l'animal est survenu à un endroit où sa survenance est possible, voire courante, que les juges ne retiennent pas l'imprévisibilité de cet événement, même si en raison du caractère brutal de la survenance de l'animal, cet événement a pu être ressenti par le conducteur comme étant imprévisible. Dans ces conditions, si la notice du véhicule précisait un dysfonctionnement possible de l'aide dans des circonstances préétablies et précisées telles le roulage du véhicule dans un tunnel ou dans des conditions atmosphériques dégradées comme la pluie ou le brouillard, il est probable que les juges retiennent la prévisibilité du dysfonctionnement. Il paraît même possible que les juges admettent la prévisibilité du dysfonctionnement d'une aide dès lors qu'il interviendrait dans des conditions similaires à celles décrites précédemment par de nombreuses personnes au volant d'un véhicule équipé d'une aide identique et dont la presse se serait fait l'écho. Les juges affirment aussi que « *La défaillance mécanique du véhicule ne constitue pas un cas de force majeure exonérant [la conductrice] de toute responsabilité pénale, puisque c'est un événement toujours prévisible* ». ¹¹⁰ La défaillance d'une aide à la conduite pourrait aussi être analysée comme un événement toujours prévisible. Les aides à la conduite sont empreintes de nouvelles technologies et le grand public sait qu'un aléa existe à leur sujet. Il est de commune renommée qu'un produit né des nouvelles technologies peut dysfonctionner sans pour autant être affecté d'un défaut, du moins d'un défaut le rendant inutilisable.

D'un autre côté, le Tribunal correctionnel de Nantes dans son jugement en date du 15 décembre 2008 a relevé que le dysfonctionnement du régulateur « *est apparu brutalement et de façon imprévisible* » pour le conducteur. ¹¹¹ Certes, cet arrêt a été rendu en matière pénale, mais il autorise à penser qu'il pourrait inspirer les juges à admettre l'imprévisibilité du

¹⁰⁸ Cass. 2e civ., 5 juil. 2001 (n° 00-10.446), *Gaz. Pal.* 29 novembre 2001, n° 333, p. 9, note F. Ghilain.

¹⁰⁹ Cass. 2e civ., 11 janv. 2007 (n° 05-21.551).

¹¹⁰ « *La défaillance mécanique du véhicule ne constitue pas un cas de force majeure exonérant [la conductrice] de toute responsabilité pénale, puisque c'est un événement toujours prévisible* » (Trib. corr. Saverne, 31 janv. 2008).

¹¹¹ TGI de Nantes, 15 déc. 2008 (n°4162/08). Jugement confirmé par CA Rennes, 17 mars 2010.

dysfonctionnement de l'aide pour la personne au volant, et ce, même si la presse a pu se faire l'écho de l'existence de précédents du point de vue du dysfonctionnement de l'aide.

Nous pensons que les juges pourraient admettre l'imprévisibilité du dysfonctionnement de l'aide, mais ne pouvons pas nous prononcer avec certitude, les éléments à notre disposition étant divergents et les juges civils ne s'étant pas encore prononcés sur ce point. L'incidence de la position des juges serait relative au stade de ces développements, c'est-à-dire au niveau de l'obligation à la dette, la force majeure étant inopposable à la victime. Néanmoins, dans l'hypothèse où l'imprévisibilité serait retenue, tout comme dans celles où le caractère non "surpassable" de l'aide défaillante et le dysfonctionnement de l'aide "surpassable" étendu à la manœuvre de dépassement établiraient l'irrésistibilité du dysfonctionnement, l'inopposabilité de la force majeure à la victime d'un accident de la circulation priverait alors la personne au volant d'un véhicule équipé d'une aide d'un moyen de défense efficace, du moins au stade de l'obligation à la dette.

Conclusion du chapitre

87. Le rôle causal de l'aide à la conduite dans la survenance de l'accident constitue un handicap majeur pour le conducteur ou le gardien dans la mesure où il établit nécessairement l'implication du véhicule équipé. La présence de l'aide ne s'opposant pas à la qualification de véhicule terrestre à moteur et d'accident de la circulation, la loi du 5 juillet 1985 peut alors être mise en œuvre. Celle-ci est redoutable pour le conducteur ou le gardien du véhicule équipé. Il ne peut se prévaloir du rôle causal joué par l'aide ni au titre de la force majeure ni au titre du fait du tiers. Le rôle causal de l'aide constitue donc une source supplémentaire de mise en jeu de la responsabilité du conducteur ou du gardien du véhicule équipé sur le fondement de la loi du 5 juillet 1985.

*

88. Paradoxalement, le rôle causal joué par l'aide est aussi le vecteur qui peut permettre au conducteur ou au gardien de se départir, d'une partie ou de la totalité, de la charge finale de l'indemnisation de la victime sur un tiers en exerçant un recours contre lui. Néanmoins, la portée de ce "moyen de défense" est limitée dans la mesure où le conducteur et le gardien ne peuvent pas s'en prévaloir à l'égard de la victime. D'ailleurs, l'exercice d'un recours contre un tiers ne permet pas nécessairement à un conducteur ou à un gardien de se soustraire de la charge finale de l'indemnisation de la victime. Plusieurs facteurs doivent être réunis pour qu'il ait cet effet libératoire. L'existence de toutes les conditions de mise en œuvre du régime de responsabilité fondant l'action en responsabilité dirigée contre le tiers doivent être démontrées et aucune cause d'exonération ne doit être soulevée par le tiers. Dans le cas contraire, le conducteur ou le gardien demeurera tenu de la charge finale de l'indemnisation de la victime en application de la loi du 5 juillet 1985. Plus encore, le tiers mis en cause peut se défendre en mettant en cause la responsabilité délictuelle du conducteur ou du gardien. Les règles de droit commun posées en matière de partage de responsabilité entre coresponsables sont alors applicables. Celle relative au partage de responsabilité en cas de coresponsabilité mixte peut avoir de redoutables conséquences en matière de répartition de la charge finale pour le conducteur ou le gardien.

89. Ainsi, il n'est pas facile pour un conducteur ou un gardien de se départir partiellement ou totalement de la charge finale de l'indemnisation de la victime sur un tiers coresponsable de l'accident. En raison de la spécificité des équipements que constituent les aides à la conduite, il est d'autant plus probable que le recours exercé contre un tiers au titre du rôle causal de l'aide dans l'accident n'ait pas l'effet escompté.

Titre II. La contribution à la dette, une extension improbable du champ des responsables

90. S'il est probable que l'exercice d'un recours contre un tiers au titre du rôle causal de l'aide dans la survenance de l'accident n'ait pas l'effet escompté, c'est parce qu'il doit être fondé sur le droit commun. Or dans le contexte particulier d'un accident de la circulation, l'application de ce droit se révélera défavorable pour le conducteur et le gardien (**Chapitre III**), mais particulièrement avantageux pour les fabricants (**Chapitre IV**).

Chapitre III. Un droit commun défavorable au conducteur et au gardien

91. Le conducteur ou le gardien d'un véhicule équipé d'une aide substitutive peut mettre en cause la responsabilité civile d'un tiers au titre de l'intervention causale de l'aide dans la survenance de l'accident. Mais ce moyen de défense ne lui permet pas nécessairement de se départir de la charge finale de l'indemnisation de la victime. En effet, la preuve du rôle causal de l'aide est indispensable pour qu'il puisse être libéré, même seulement en partie, de la charge finale de l'indemnisation de la victime. Or cette démonstration peut se révéler particulièrement difficile, notamment parce que la communauté scientifique ne semble pas encore disposer de recul en matière d'aides à la conduite (*SECTION I*).

92. Même si le conducteur ou le gardien du véhicule équipé parvient à établir le rôle causal de l'aide, le tiers ne sera pas nécessairement désigné comme débiteur final de l'indemnisation de la victime. La reconnaissance d'une faute contre le conducteur ou le gardien s'oppose à un partage de la responsabilité finale avec un coresponsable non fautif. Or la simple perte de contrôle d'un véhicule est constitutive d'une faute de la personne au volant et la circonstance selon laquelle elle émanerait du dysfonctionnement de l'aide peut ne pas remettre en cause cette solution. Ainsi, même si la perte de contrôle du véhicule est liée au dysfonctionnement de l'aide, le conducteur ou le gardien au volant du véhicule équipé peut se voir affecter la totalité de la charge finale de la réparation du dommage de la victime (*SECTION II*).

SECTION I. LA PREUVE DU ROLE CAUSAL DE L'AIDE A LA CONDUITE

93. Dans certaines hypothèses, la preuve du rôle causal de l'aide à la conduite dans la survenance de l'accident ou du dommage de la victime peut être difficile à rapporter par le conducteur ou le gardien en raison des limites de la science (§ 1). Dans d'autres hypothèses, elle peut même être impossible bien que le dysfonctionnement de l'aide soit avéré. En effet, certaines aides, comme le dispositif d'ultime recours, ne sont pas destinées à éviter la survenance d'un accident (§ 2). Leur dysfonctionnement n'a donc aucune incidence dans la réalisation de l'accident. Pour autant, il peut en avoir une sur la gravité des dommages subis par les victimes. Le conducteur ou le gardien tenu d'indemniser la victime peut donc avoir un intérêt à se prévaloir du dysfonctionnement de cette aide afin de se départir, au moins partiellement, de cette charge sur le terrain de la contribution à la dette.

§ 1. LES LIMITES DE LA SCIENCE

94. Les limites de la science peuvent être une entrave à la démonstration du rôle causal de l'aide soit parce que les experts ne parviennent pas à établir les causes de l'accident (A), soit parce que la communauté scientifique émet des doutes au sujet de la relation de causalité unissant l'intervention de l'aide et l'accident ou le dommage de la victime (B).

A. L'INDETERMINATION DES CAUSES DE L'ACCIDENT PAR LES EXPERTS

95. Les juges sollicitent fréquemment les experts pour établir les causes d'un dommage lorsque celui-ci est intervenu dans un domaine requérant des compétences spécifiques pour analyser la situation. Mais ils ne sont pas tenus de suivre les conclusions des experts. Par exemple dans une affaire de 2001, une expertise établit que l'accident de la circulation trouvait sa source dans le système de freinage d'un véhicule rendu défectueux par une erreur de remontage des éléments du tambour arrière gauche pratiqué par le garagiste. Pourtant, la cour d'appel, approuvée par la Haute Juridiction, débouta le propriétaire du véhicule de son action en indemnisation dirigée vers le garagiste en retenant qu'il n'était pas « *démontré que l'accident avait trouvé son origine dans l'intervention opérée par la société Espace auto sur les freins du véhicule* » et « *que l'accident pouvait avoir trouvé son origine,*

non dans le système de freinage dont le caractère défectueux, lors de la vente, n'était pas établi, mais dans l'inexpérience de Mme F. dans la conduite de véhicule de ce type ». ¹¹²

96. Les experts peuvent se heurter à des difficultés dans l'établissement des causes d'un accident. En effet, les éléments matériels probants peuvent avoir été détruits dans l'accident. Dans l'hypothèse qui nous intéresse, cela peut être le cas.

En cas d'incertitude des experts, les juges imputent avec beaucoup de prudence les responsabilités. Par exemple dans une décision de 2001, les experts avaient émis des réserves quant à l'imputation de l'accident de l'avion à un vice de l'appareil. Les juges n'ont alors pas retenu l'existence d'un lien de causalité entre le vice de l'appareil et l'accident. ¹¹³ De la même manière, aucune expertise apparaissant de nature à apporter une certitude sur la question du lien de causalité entre le défaut de lisibilité d'une carte et le crash d'un avion, les juges n'ont pas engagé la responsabilité du fabricant de la carte. ¹¹⁴

Si dans le domaine aérien, ces difficultés peuvent être palliées par la présence de boîtes noires, tel n'est pas le cas dans le domaine automobile. La simplification du travail des experts peut donc postuler l'introduction de boîtes noires dans les véhicules équipés d'aides à la conduite, notamment lorsque ces dernières sont substitutives. Cela rendrait l'établissement du rôle causal de l'aide plus facile. Néanmoins, son introduction en matière automobile serait délicate dans la mesure où la boîte noire ne doit pas être attentatoire aux libertés individuelles de la personne au volant. Si en matière aérienne, la personne aux commandes de l'avion équipé de dispositifs d'aide au pilotage se trouve dans un cadre professionnel, en matière automobile, le plus souvent, la personne au volant se trouve dans le contexte de sa vie quotidienne. La Commission Nationale de l'Informatique et des Libertés (la CNIL) peut donc encadrer très strictement la présence de boîtes noires dans les véhicules. D'ailleurs, en 2005 elle refusa la mise en oeuvre d'un dispositif qui aurait conduit un assureur à pouvoir géolocaliser de façon permanente des jeunes conducteurs. ¹¹⁵ On ajoutera que bien que les

¹¹² Cass. 1re civ., 15 mai 2001 (n° 99-15.184).

¹¹³ Cass. 1re civ., 2 oct. 2001 (n° 99-15.828).

¹¹⁴ CA Toulouse, 7 juil. 1998. *Gaz. .Pal.* 16 juin 2001, n° 167, p. 15.

¹¹⁵ Ce projet présenté par la MAAF concernait une nouvelle offre d'assurance automobile destinée aux jeunes conducteurs et reposant sur l'engagement pris par le jeune conducteur de respecter un certain nombre de règles telles le respect des limitations de vitesse et un temps de conduite limité (ne pas prendre le volant les nuits du samedi, dimanche et jours fériés entre 2 heures et 6 heures du matin) en contrepartie d'une baisse de la surprime pour le jeune conducteur. La surveillance du respect de ces engagements devait être réalisée par l'équipement du véhicule d'un dispositif de géolocalisation de type GPS-GSM permettant à la compagnie

avons se trouvent équipés de boîtes noires, les experts ne parviennent pas nécessairement à établir les causes d'un accident. Par exemple, dans une affaire relative à un accident d'avion, si le dysfonctionnement du système de détection du sol a été mis en lumière, les causes de ce dysfonctionnement n'ont pas pu être élucidées. ¹¹⁶

97. Les experts diligentés peuvent aussi remettre des rapports discordants. Cela arrive fréquemment. Par exemple, tel fut le cas dans la tragique affaire de l'incendie du tunnel du Mont Blanc à la suite de l'embrasement d'un poids lourd qui tua 39 personnes. Un expert établit qu'« *un mégot de cigarette aurait enflammé le filtre à air, après avoir été aspiré, juste avant le péage, par une prise d'air située au-dessus de la cabine* » d'un tracteur, ¹¹⁷ mais un autre réfuta cette thèse en invoquant qu'« *un échauffement du moteur, sur la rampe d'accès au tunnel, très raide, aurait causé une fuite d'huile qui s'est transformée en nuage, puis s'est embrasée au contact des parties les plus chaudes du moteur* ». ¹¹⁸ La triste affaire du crash d'un avion sur le mont Sainte-Odile ¹¹⁹ apparaît aussi comme un exemple de « *batailles d'experts* ». ¹²⁰

En cas de discordance des expertises, le juge peut s'abstenir de retenir la responsabilité du défendeur. ¹²¹ Il peut aussi choisir de retenir comme cause(s) juridique(s) de l'accident, un ou plusieurs événements présenté(s) comme telle(s) par les experts. On observe que lorsqu'un choix doit être opéré entre deux erreurs – une erreur technique et une erreur humaine — mises

d'assurance de déterminer la localisation du véhicule, les vitesses pratiquées, le type de route sur lequel roule le véhicule ainsi que les horaires et les durées de conduite. Il était prévu que les données collectées par le dispositif soient analysées par un sous-traitant de la MAAF. Cependant, la CNIL refusa la mise en oeuvre du traitement présenté pour deux raisons. D'une part, la collecte systématique des vitesses maximales pour les comparer aux vitesses autorisées, porte sur des données relatives à des infractions, c'est-à-dire les éventuels dépassements des limitations de vitesse. Or de tels traitements sont interdits par l'article 9 de la loi du 6 janvier 1978. D'autre part, la nécessité de contrôler le respect d'engagements pris par l'assuré ne suffit pas pour justifier l'importante atteinte portée à la liberté d'aller et venir anonymement par la mise en place du dispositif de géolocalisation (CNIL, Délibération n°2005-278 du 17 novembre 2005, *Délibération portant refus de la mise en oeuvre par la MAAF Assurances SA d'un traitement automatisé de données à caractère personnel basé sur la géolocalisation des véhicules*. Disponible sur : < www.legifrance.gouv.fr >).

¹¹⁶ CA Toulouse, 7 juil. 1998 ; réf. préc.

¹¹⁷ OLIVIER B., *Erreurs en chaîne sous le tunnel du Mont-Blanc*. Disponible sur : < <http://www.libération.fr> >.

¹¹⁸ OLIVIER B., *préc.* Disponible sur : < <http://www.libération.fr> >.

¹¹⁹ ASSOCIATION ECHO, *Mémo d'Echo*. Disponible sur : < www.association-echo.com >.

¹²⁰ Trib. Corr. Colmar, 7 nov. 2006.

¹²¹ « *Ce sont ainsi les contradictions entre les expertises à propos des motifs de l'origine d'une fuite d'huile entraînant l'embrasement d'un camion qui expliquent la relaxe de la société Volvo après la catastrophe dans le tunnel du Mont-Blanc en 1999 (tribunal correctionnel de Bonneville, 27 juillet 2005)* », (GUILBOT M., *Accidents de la route, infrastructures et responsabilités*. Paris : Documentation Française, 2008, p. 125).

en avant par les experts, les juges ont tendance à retenir l'erreur humaine.¹²² Par exemple, le manque de formation de l'équipage a été relevé pour justifier le crash d'un avion lié à une panne d'anémométrie, c'est-à-dire à une panne de l'appareil permettant de mesurer la vitesse ou la pression du vent.¹²³ De même, alors qu'il était avéré qu'un motoculteur présentait deux défauts intrinsèques, la responsabilité civile du loueur de l'équipement ne fut pas retenue.¹²⁴ Les défauts étaient les suivants : l'absence de l'interrupteur marche-arrêt et le dispositif destiné à verrouiller en position débrayée la poignée d'embrayage-débrayage ne fonctionnait pas. L'utilisateur, blessé à la suite de la perte de son équilibre lors de la réalisation d'une marche arrière avait agi en indemnisation contre le loueur du motoculteur. Mais la responsabilité de ce dernier ne fut pas retenue aux motifs que l'utilisateur « *s'étant servi de l'appareil pendant plusieurs heures, ne pouvait ignorer ses caractéristiques, son mode de conduite, ni non plus le risque auquel il s'est exposé en exécutant la marche arrière sur une allée étroite et déclive, et dont sa chute a constitué la réalisation* ». De plus, d'après le rapport d'expertise « *il n'entre pas normalement dans les réflexes d'un utilisateur, même exercé, d'agir, en cas de perte d'équilibre, sur l'interrupteur* ».

98. Si les rapports rendus par les experts peuvent ne pas éclairer efficacement les juges sur le rôle joué par l'aide dans la survenance de l'accident, le manque de recul de la communauté scientifique au sujet des aides à la conduite peut également constituer un frein à la reconnaissance juridique du rôle causal de l'aide.

¹²² Un ergonome (NEBOIT M., *Erreur humaine et prévention : le point de vue de l'ergonome* dans *L'erreur humaine question de points de vue*. Toulouse, éditions Octares, 1996 cité par GUILBOT, M., *op. cit.*, 2008, p. 121) dénonce la tendance réductrice en matière d'accident qui consiste « *à considérer l'erreur humaine comme une des deux causes possibles d'un dysfonctionnement, l'autre étant la défaillance technique* ». De même, comme le rapporte Michèle Guilbot, cet ergonome souligne que l'erreur humaine peut aussi viser une erreur dans la conception du système. En matière pénale, cette tendance des juges trouve sa justification dans la proximité du conducteur avec l'accident. « *L'accident de la route est le produit d'un dysfonctionnement dans l'interaction des éléments du système de circulation, le résultat de la conjonction de plusieurs événements issus d'erreurs ou de fautes et aussi de simples faits. Pourtant, pour apprécier les responsabilités, le juge retient souvent le facteur le plus visible, c'est-à-dire le plus proche de l'accident : le comportement d'un conducteur impliqué* » (GUILBOT M., *op. cit.*, 2008, p. 131). Si la théorie de la proximité des causes existe en matière de responsabilité civile, les juges ne lui accordent pas leur faveur car « *elle manifeste un ensemble de facteurs ayant concouru à un dommage, je les évince tous, j'en retiens un ; le dernier en date... Bienvenue à la grande loterie de la causalité ! Il n'est bien que le législateur pénal pour s'inspirer de cette idée, du moins quand il s'agit de voler au secours des élus locaux* » (BRUN Ph., *Causalité juridique et causalité scientifique*. RLDC juillet/août 2007, p. 15).

¹²³ Cass. 1re civ., 2 oct. 2001 (n°99-15.828).

¹²⁴ Cass. 1re civ., 19 déc. 1989 (n° 88-11.300).

B. L'INCERTITUDE DE LA COMMUNAUTE SCIENTIFIQUE AU SUJET DU ROLE CAUSAL DE L'AIDE

99. La mise en cause de la responsabilité d'un tiers au titre de l'intervention causale de l'aide dans la survenance de l'accident entraînera la tenue de débats au sujet du fait générateur et du lien de causalité. En effet, l'engagement de la responsabilité civile d'une personne nécessite la démonstration par la victime d'un fait générateur, d'un dommage et d'un lien de causalité entre les deux.¹²⁵ En raison de la spécificité des aides à la conduite, il est probable que les juges se réfèrent aux travaux de la communauté scientifique. Dans certains cas, cela leur permettra d'établir sans difficulté le fait générateur et le lien de causalité entre celui-ci et le dommage. Mais dans d'autres cas, les doutes de la communauté scientifique peuvent rendre cette tâche plus difficile.

Au moment de la mise en circulation de l'aide, la communauté scientifique peut ne pas encore être en mesure de déceler certains défauts de l'aide ou de démontrer leur rôle causal dans la survenance d'un accident. Par exemple, des doutes peuvent exister au sujet d'une mauvaise interaction entre deux composants de l'aide ou sur l'incidence du contexte routier, la présence d'une antenne-relais ou de tout autre équipement susceptible de répercuter des ondes, sur le bon fonctionnement de l'aide. La reconnaissance de l'existence d'un défaut "technologique" peut aussi être problématique. Nous entendons par défaut "technologique" une défaillance, inhérente aux nouvelles technologies, décelable qu'au moment où elle se produit. Par exemple, l'aide peut décrocher pendant un laps de temps très court sans que la communauté scientifique parvienne à expliquer ce "décrochage". L'incertitude scientifique peut également porter sur le lien de causalité entre l'aide et le dommage. Cela tient à l'existence d'un aléa qui peut être technologique ou humain. L'aléa technologique recouvre l'hypothèse de la reconnaissance par la communauté scientifique d'un dysfonctionnement possible d'une aide sans qu'elle puisse en expliquer les causes. L'aléa humain vise une incertitude de la communauté scientifique au sujet du comportement de la personne au volant face aux désagréments, en termes de conduite, générés par le choix de la disposition de l'aide dans l'habitacle ou par son fonctionnement. Certains conducteurs peuvent parvenir à conserver le

¹²⁵ Tel est également le cas dans le contexte de la responsabilité du fait des produits défectueux (Cass. 1^{re} civ., 23 sept. 2003 (n°01-13.063), Bull. civ. I, n° 188 ; *D.* 2004, p. 898, note Y.-M. Serinet et R. Mislawski ; *D.* 2004, somm. p. 1344, note D. Mazeaud ; *JCP éd. G.* 2003, II, 10179, note N. Jonquet, A.-C. Maillols, D. Mainguy et M. Terrier ; *JCP éd. G.* 2004, I, 101, n° 23 note G. Viney ; *JCP éd. E.* 2003, p. 1749, note P. Mistretta et T. Faict ; *Resp. civ. et assur.* 2003, chron. 28, note C. Radé ; *CCC* 2003, comm. n° 177, note F. Paul ; *Dr. et patr.* janvier 2004, p. 87, obs. F. Chabas ; *RLDC* 2004/1, n° 9, note S. Hocquet-Berg ; *LPA* 16 janvier 2004, note A. Gossement ; *LPA* 22 avril 2004, n° 81, p. 9, note G. Mémenteau ; *Gaz. Pal.* 6 avril 2004, n° 97, p. 2, note L. Pitet ; *RTD civ.* 2004, p. 101, obs. P. Jourdain.

contrôle du véhicule, à ne pas être perturbés par la délivrance de l'information par l'aide ou son action sur les organes de contrôle ou de direction du véhicule et d'autres pas. Mais, la communauté scientifique ne parvient pas à opérer de manière prospective une classification. Des travaux peuvent mettre en avant certains profils de conducteurs qui pourraient être dépassés face à la présence d'une aide à la conduite dans un véhicule, mais leur fiabilité n'est pas absolue. Un conducteur sur un millier peut avoir un comportement différent de celui de la catégorie à laquelle il se trouve théoriquement rattaché.

100. L'incertitude scientifique est problématique. Certes, la causalité scientifique¹²⁶ se distingue de la causalité juridique : « *la causalité juridique à la différence de la causalité scientifique implique par essence un jugement de valeur* », elle « *comporte en somme un élément de décision* ». ¹²⁷ Mais des liens les unissent tout de même dans la mesure où le juge « *ne doit pas moins compter avec le travail de l'expert pour s'assurer de ce qu'au moins, le fait considéré est bien intervenu dans la réalisation du dommage, autrement dit, qu'il y a bien causalité au sens matériel (ou scientifique)* ». ¹²⁸ La causalité scientifique avalise en quelque sorte la causalité juridique. Par exemple, dans un arrêt en date du 23 septembre 2003, la Cour de cassation reprocha aux juges de la cour d'appel d'avoir retenu la responsabilité du fabricant du vaccin contre l'hépatite B litigieux en recourant à des présomptions de fait, alors que ni les expertises, ni les études scientifiques ne concluaient à une association entre la vaccination contre l'hépatite B et la sclérose en plaques. ¹²⁹ Mais, il ne faut pas oublier que « *la causalité n'est guère qu'affaire de sentiment* ». ¹³⁰ Ainsi, il arrive aux juges de défier la causalité scientifique. En réalité, « *c'est tantôt la science tantôt les sentiments qui triomphent en matière de causalité* ». ¹³¹ La sécurité routière peut encourager les juges à s'émanciper de la causalité scientifique. Si les consommateurs ne parviennent pas à démontrer le rôle causal de l'aide en raison de l'incertitude scientifique, ils pourraient se détourner des véhicules

¹²⁶ La causalité scientifique vise « *la vision que peut avoir sur le rapport qui unit la cause à l'effet le scientifique : c'est-à-dire le physicien, le philosophe* » (BRUN Ph., préc., *RLDC* juillet/août 2007, p. 15).

¹²⁷ BRUN Ph., préc. *RLDC* juillet/août 2007, p. 15).

¹²⁸ BRUN Ph., préc. *RLDC* juillet/août 2007, p. 15.

¹²⁹ Cass. 1re civ., 23 sept. 2003 (n°01-13.063), Bull. civ. I, n° 188, réf. préc.

¹³⁰ ESMEIN P., préc. *D.* 1964, chron. p. 209.

¹³¹ BRUN Ph., préc. *RLDC* juillet/août 2007, p. 15.

équipés d'un tel dispositif.¹³² Or un tel détournement peut être contre-productif du point de vue de la sécurité routière.

101. L'article 1353 du Code civil dispose que « *Les présomptions qui ne sont point établies par la loi, sont abandonnées aux lumières et à la prudence du magistrat, qui ne doit admettre que des présomptions graves, précises et concordantes, et dans les cas seulement où la loi admet les preuves testimoniales, à moins que l'acte ne soit attaqué pour cause de fraude ou de dol* ». Il autorise donc les juges à admettre des présomptions de fait.¹³³

En matière de produits de santé, c'est en recourant à ce procédé que les juges parviennent à relever l'existence d'un lien de causalité juridique entre un défaut de sécurité du produit de santé et un dommage malgré l'incertitude scientifique.¹³⁴ Depuis peu, dans le domaine de la vaccination, plus précisément au sujet de l'association entre la vaccination contre l'hépatite B et la survenance de la sclérose en plaques, les juges du fond sont autorisés à recourir aux présomptions de fait pour pallier l'incertitude scientifique bien que celle-ci concerne le fait générateur et non plus seulement le lien de causalité.¹³⁵ Il semble que cette jurisprudence

¹³² Mais pour que la causalité juridique contredise la causalité scientifique, « *il y faut de bonnes raisons* » lesquelles « *ressortissent nécessairement de l'ordre de la politique juridique, voire de la politique tout court* » et « *le choix doit être assumé comme tel et si possible motivé et justifié* » (BRUN Ph., *préc. RLDC* juillet/août 2007, p. 15.).

¹³³ PIERRE Ph., Les présomptions relatives à la causalité. *RLDC* juil. / août 2007 p. 39.

¹³⁴ Ainsi, par le biais de présomptions de fait le lien de causalité entre le colchimax et le syndrome de Lyell (Cass. 1re civ., 5 avril 2005 (n°02-11.947), *Bull. civ. I*, n° 173 ; *D.* 2005, p. 2256, note A. Gorny ; *D.* 2006, pan., p. 1931, obs. P. Jourdain ; *D.* 2006, pan. p. 1938, obs. Ph. Brun ; *JCP éd. G.* 2005, I, 149, n° 7, obs. G. Viney ; *JCP éd. G.* 2005, II, 10085, note L. Grynbaum ; *Dr. et patr.* Septembre 2005, p. 104, obs. F. Chabas ; *Resp. civ. et assur.* 2005, n° 189, note C. Radé ; *LPA* 21 juin 2005, n° 122, p. 9, note Ch. Hémin et A. Maillols ; *LPA* 12 juillet 2005, n° 137, p. 16, note V. Rebeyrol ; *RTD civ.* 2005, p. 607, obs. P. Jourdain), entre le l'hormone de croissance et la maladie de Creutzfeldt Jacob (Cass. 1re civ., 24 janv. 2006 (n°03-20.178), *Bull. civ. I*, n° 34 ; *D.* 2006, pan., p. 1931, obs. P. Jourdain ; *JCP éd. G.* 2006, II, 10082, note L. Grynbaum ; *JCP éd. G.* 2006, I, 166, n° 4 s., obs. Ph. Stoffel-Munck ; *Resp. civ. et assur.* 2006, n° 89, note C. Radé ; *LPA* 13 juillet 2006, concl. J.-D. Sarcelet ; *RDSS* 2006, p. 495, note J. Peigné ; *RDC* 2006, p. 841, obs. J.-S. Borghetti ; *RTD civ.* 2006, p. 323, obs. P. Jourdain) et entre l'isoméride et l'hypertension artérielle pulmonaire primitive (Cass. 1re civ., 24 janv. 2006, (n° 02-16.648), *Bull. civ. I*, n° 35 ; *D.* 2006, pan., p. 1931, obs. P. Jourdain ; *JCP éd. G.* 2006, II, 10082, note L. Grynbaum) a été admis par la Haute juridiction.

¹³⁵ Cass. soc. 2 avr. 2003, (n° 01-20.765 (n° 1140)), *Bull. V*, n° 133, *D.* 2003, p. 1724 ; Cass. 2e civ., 14 sept. 2006, (n° 04-30.642), *RDSS* 2007, p. 281, note S. Fantoni-Quinton ; Cass. 1re civ., 22 mai 2008, (n° 06-14.952), *Bull. civ. I*, n°147 ; (n°05-20.317), *Bull. civ. I*, n° 148 ; (n° 06-10.967) *Bull. civ. I*, n° 149 ; (n° 06-18.848) ; (n° 05-10. 593) ; *RTD civ.* 2008, p. 492, obs. P. Jourdain ; *RTD com.* 2009 p. 200, obs. B. Bouloc ; *D.* 2008, p. 1544, obs I. Gallmeister ; *D.* 2008, pan. p. 2894, obs. P. Jourdain ; *JCP éd. G.* 2008, II, 10131, note L. Grynbaum ; *JCP éd. G.* 2008, I, 186, n° 3. obs. Ph. Stoffel-Munck ; *Gaz. Pal.* 24 juin 2008, p. 1686, note E. Pierroux ; *LPA* 22 août 2008, note C. Sintez ; *Resp. civ. et assur.* 2008, étude n° 8, note Ch. Radé ; *RLDC* 2008/51, n° 3058, obs. V. Pichon ; *RLDC* 2008/52, n° 3102, note Ph. Brun et C. Quézel-Ambrunaz ; *RDSS* 2008, p. 578, obs. J. Peigné ; *RDC* 2008, 1186, obs. J.-S. Borghetti ; Cass. 1re civ., 9 juil. 2009 (n°08-11.073), *Bull. civ. II*, n° 176 ; *D.* 2009, AJ, p. 1968, obs. I. Gallmeister ; *D.* 2010, pan. p. 49, obs. Ph. Brun ; *JCP éd. G.* 2009, n°41, p. 13, note P. Sargos ; *JCP éd. G.* 2010,

s'étende d'ailleurs plus largement à tout effet secondaire dommageable survenant après une vaccination.¹³⁶ Cette attitude de la Cour de cassation, qui paraît illustrer un revirement de jurisprudence,¹³⁷ peut se justifier par l'idée selon laquelle « *la certitude juridique diffère de la certitude scientifique puisqu'en matière juridique, la certitude exigée n'est que relative* ». ¹³⁸ Plus précisément, elle s'inscrit dans la réflexion amorcée par le Conseil d'État en matière de dommages consécutifs à une vaccination.¹³⁹ Si la Cour de cassation prône, comme le Conseil d'État une référence aux circonstances de l'espèce pour retenir ou non un lien de causalité dans le contexte de l'incertitude scientifique,¹⁴⁰ à la différence du Conseil d'État, elle n'a pas précisé les indices à prendre en considération et n'a délivré aucune directive aux juges du fond.¹⁴¹ Cette jurisprudence illustre donc particulièrement bien le propos de Philippe Brun selon lequel « *c'est un couple infernal que forment la causalité juridique et la causalité scientifique. La première est légitime à revendiquer son autonomie même s'il ne lui est pas toujours facile de se passer de la seconde* ». ¹⁴²

102. Si un doute scientifique empêche les juges d'admettre l'existence d'un lien de causalité juridique entre le dysfonctionnement de l'aide et le dommage de la victime, les juges peuvent recourir aux présomptions de fait pour admettre le lien de causalité. Ils doivent alors examiner si l'accident peut résulter d'une autre circonstance que le dysfonctionnement de l'aide. Ce n'est que si la réponse est négative que les présomptions de fait peuvent pallier

n° 456, § 10, obs. Ph. Stoffel-Munck ; *Gaz. Pal.* 13 août 2009, n° 225, p. 9, avis A. Legoux ; *Dr. fam.* 2009, n° 135, note J. Julien ; *RTD civ.* 2009, p. 735, obs. P. Jourdain ; *RDC* 2010, p. 79, obs. J.-S. Borghetti.

¹³⁶ Cass. 1^{re} civ., 25 juin 2009, (n° 08-12.781), *Bull. civ.* I, n° 141 ; *D.* 2009, p. 1895, obs. I. Gallmeister ; *JCP éd. G.* 2009, n°41, p. 13, note P. Sargos ; *RTD civ.* 2009, p. 723, obs. P. Jourdain.

¹³⁷ PEIGNE J., Lien de causalité entre la sclérose en plaques et le vaccin contre l'hépatite B. *RDSS* 2008, p. 578.

¹³⁸ GALLMEISTER I., Lien de causalité entre la sclérose en plaques et le vaccin contre l'hépatite B. *D.* 2008, p. 1544. Sur ce point, l'auteur se réfère à JOURDAIN P., L'incertitude scientifique empêche de reconnaître un lien de causalité entre le vaccin contre l'hépatite B et l'apparition de la sclérose en plaques. *RTD civ.* 2004, p. 101.

¹³⁹ CE, 9 mars 2007, (n° 267635/ n° 278665/ n° 285288/ n° 283067), *JCP éd. G.* 2007, II, 10142, note A. Laude ; *D.* 2007, p. 2204, note L. Neyret ; *RLDC* 2007, p. 44, obs. Ph. Pierre).

¹⁴⁰ JOURDAIN P., Lien de causalité entre la vaccination contre l'hépatite B et la sclérose en plaques : la Cour de cassation assouplit sa jurisprudence. *RTD civ.* 2008, p. 492. « *Tant la preuve du défaut que celle du lien de causalité peuvent s'apprécier en ayant recours à des présomptions, car certains éléments de fait sont, en effet, susceptibles de les présumer* » (GALLMEISTER I., préc. *D.* 2008, p. 1544).

¹⁴¹ JOURDAIN P., préc. *RTD civ.* 2008, p. 492.

¹⁴² BRUN Ph., préc. *RLDC* juillet/août 2007, p. 15. De même, « *si les juges du fond ne doivent pas s'interdire de retenir un lien de causalité en cas de doute scientifique, il ne leur est évidemment pas interdit de s'appuyer sur l'avis des experts, pour l'écartier comme pour le retenir* » (JOURDAIN P., préc. *RTD civ.* 2008, p. 492).

l'incertitude scientifique. Au titre des présomptions de fait de l'imputabilité de l'accident à un dysfonctionnement de l'aide à la conduite plutôt qu'à la personne au volant ou au propriétaire du véhicule, les juges peuvent relever l'installation, l'utilisation et l'entretien de l'aide conformément aux conditions d'utilisation décrites dans la notice d'utilisation. La mise à jour de l'aide, si celle-ci est requise, sera prise en compte au titre de l'entretien de l'aide. L'absence d'implication de la personne au volant dans un accident dans le passé et l'expérience de la personne au volant en matière de conduite d'un véhicule équipé d'une aide substitutive sont des facteurs qui penchent également en faveur de l'imputabilité de l'accident à un dysfonctionnement de l'aide à la conduite.

103. Le recours aux présomptions de fait pour pallier une incertitude scientifique portant sur le fait générateur, c'est-à-dire le défaut de sécurité du véhicule équipé, ne serait pertinent que dans l'hypothèse où la présence d'une aide à la conduite serait rendue obligatoire par le législateur. La présence de l'aide à bord du véhicule étant imposée aux consommateurs, il ne serait pas légitime que le conducteur ou le gardien d'un véhicule soit débouté de son recours exercé contre un tiers essentiellement en raison de l'incertitude de la communauté scientifique quant au fait que l'aide soit affectée d'un défaut de sécurité.

104. En toutes hypothèses, la Cour de cassation admettra le recours des juges du fond à des présomptions de fait pour pallier l'incertitude scientifique que si elles sont « *graves, précises et concordantes* ».

105. Si les limites de la science peuvent rendre difficile l'établissement du rôle causal de l'aide dans la survenance de l'accident, il peut aussi arriver que cette preuve soit impossible à rapporter parce que l'aide n'a pas joué de rôle causal dans la survenance de l'accident. Pourtant, son dysfonctionnement est avéré et il a eu des conséquences sur la gravité des dommages corporels subis par la victime.

§ 2. LE DISPOSITIF D'ULTIME RECOURS

106. Un dispositif d'ultime recours est un système anticollision destiné à intervenir une fois l'accident devenu inévitable en se substituant à la personne au volant afin de limiter les la

gravité des dommages corporels susceptibles d'être causés par un accident, plus précisément par le choc entre deux véhicules ou entre un véhicule et un obstacle tel un arbre ou une glissière de sécurité. Dès lors qu'un accident est inéluctable, « *le système d'ultime recours applique alors automatiquement la décélération maximale du véhicule, supportable par les passagers (moyens) sans blessures graves afin de limiter autant que faire se peut la vitesse d'impact au moment de la collision* ». ¹⁴³

107. La défaillance du système peut motiver le conducteur ou le gardien à mettre en cause la responsabilité civile d'un tiers. Plus précisément, tel peut être le cas si le système ne se déclenche pas alors qu'au regard des circonstances de fait il aurait dû intervenir, ¹⁴⁴ d'autant plus, si le dispositif était présenté aux consommateurs comme étant d'une fiabilité parfaite. Néanmoins, même si les juges relèvent que la défaillance du dispositif trouve sa source dans un défaut intrinsèque identifié, ils ne pourront pas mettre en œuvre la responsabilité civile d'un fabricant ou d'un vendeur pour réparer le préjudice lié directement à l'accident. L'intervention du dispositif est conditionnée par l'inévitabilité de l'accident. Sa défaillance ne peut donc jouer aucun rôle causal dans la survenance de l'accident. Par conséquent, aucun lien causal ne peut exister entre la défaillance du système et la survenance des dommages causés aux victimes de cet accident. Lorsqu'un dispositif est destiné à atténuer la gravité d'un dommage, ce n'est que lorsque le dispositif cause un dommage indépendant de celui qui découle directement de l'accident que la responsabilité de son fabricant ou de son vendeur peut être mise en cause. En effet, dans une affaire de 2002, le fabricant d'un coussin gonflable vit sa responsabilité civile engagée parce que le déclenchement du coussin causa à la conductrice un dommage (des brûlures et lésions au visage) indépendant de celui qui découlait de l'accident de la circulation proprement dit. ¹⁴⁵ La circonstance selon laquelle le dispositif était destiné à limiter la gravité du dommage inhérent à l'accident n'a pas empêché l'engagement de la responsabilité du fabricant dans la mesure où le lien entre le défaut de sécurité du dispositif et le dommage de la victime était démontré. Mais si le dispositif d'ultime recours ne se déclenche pas, il ne causera pas de dommages. Par contre, s'il se déclenche de manière inopinée, il en causera. Une action en responsabilité contre le fabricant

¹⁴³ MICHEL G., MONETTI M., PIERRE Ph., SLIM H., *rapp. préc.*, 2003, p. 35.

¹⁴⁴ Dans l'hypothèse où le déclenchement inopiné du dispositif serait à l'origine de l'accident, ce problème n'existera pas. En effet, dans ce cas le lien de causalité entre un défaut du système, révélé par son fonctionnement inopiné, et l'accident serait relevé par les juges. Par conséquent, la responsabilité du tiers serait susceptible d'être engagée.

¹⁴⁵ CA Riom, 24 avr. 2002.

est alors envisageable. Mais nos présents développements se limitent à l'hypothèse dans laquelle le dispositif d'ultime recours ne s'est pas déclenché alors qu'il aurait dû.

108. Du point de vue des victimes à bord du véhicule équipé du dispositif d'ultime recours, un lien existerait pourtant entre la défaillance du dispositif d'ultime recours et la gravité de leurs dommages corporels. En effet, si le dispositif avait fonctionné, leurs dommages corporels auraient pu être moins graves. La mise en œuvre de la responsabilité d'un fabricant, du dispositif ou du véhicule, apparaît alors légitime. Elle serait même opportune du point de vue des consommateurs. La présence de ce dispositif peut être un critère déterminant de l'achat du véhicule. Or si ce dispositif n'est pas parfaitement fiable et qu'il est impossible de mettre en cause la responsabilité du fabricant, les consommateurs peuvent se détourner de ce type de véhicule. Néanmoins, le lien entre la défaillance du dispositif d'ultime recours et la gravité des dommages ne sera pas suffisant pour entraîner la mise en œuvre de la responsabilité d'un fabricant. Pour autant, la possibilité de mettre en œuvre la responsabilité d'un fabricant au titre de la défaillance du dispositif d'ultime recours n'est pas nécessairement vaine.

109. Une mise en cause par le conducteur ou le gardien du véhicule équipé de la responsabilité d'un fabricant sur le fondement de la théorie de la perte de chance au titre de l'influence de la défaillance du dispositif sur la gravité des dommages subis par les victimes est envisageable.

La théorie de la perte de chance permet d'indemniser un préjudice distinct du préjudice réellement subi : le préjudice de perte de chance.¹⁴⁶ En effet, la chance se trouve analysée comme une valeur et par conséquent sa perte peut constituer un dommage. La reconnaissance de la perte de chance répond à certaines conditions. Ainsi, « *la perte d'une chance ne peut dépendre que d'un événement futur et incertain dont la réalisation ne peut résulter de l'attitude de la victime* »¹⁴⁷ et elle doit être sérieuse et certaine.¹⁴⁸ Si ces conditions sont

¹⁴⁶ « *L'élément de préjudice constitué par la perte d'une chance présente un caractère direct et certain chaque fois qu'est constatée la disparition, par l'effet du délit de la probabilité d'un événement favorable encore que, par définition, la réalisation d'une chance ne soit jamais certaine* » (Cass. crim. 9 oct. 1975 ; *Gaz. Pal.* 1976, 1, p. 4 ; Cass. crim. 4 déc. 1996 (n° 96-81.163), *Bull. crim.*, n° 445).

¹⁴⁷ Cass. 1re civ., 2 oct. 1984 (n°83-14.595), *Bull. civ. I*, n° 245 ; *RTD civ.* 1986, p. 117, obs. J. Huet.

réunies, la perte de chance peut être indemnisée. Mais, l'indemnisation ne correspondra qu'à un pourcentage du dommage final. En effet, « *la réparation d'une perte de chance doit être mesurée à la chance perdue et ne peut être égale à l'avantage qu'aurait procuré cette chance si elle s'était réalisée* ». ¹⁴⁹ La méthode de calcul est la suivante : la réparation « *ne saurait présenter un caractère forfaitaire [et] cette indemnité [...] doit correspondre à une fraction des différents chefs de préjudice supportés par la victime, [il appartient] dès lors, à la cour d'appel, d'une part, d'évaluer les différents chefs de préjudice invoqués [...] d'autre part, d'apprécier à quelle fraction de ces préjudices devait être évaluée la perte de chance indemnisée* ». ¹⁵⁰

Dans l'hypothèse qui nous préoccupe, le conducteur ou le gardien du véhicule équipé du système d'ultime recours défaillant peut invoquer la perte de chance d'être tenu de payer des dommages et intérêts moindres aux passagers de ce véhicule victimes de dommages corporels. Si le dispositif est présenté comme parfaitement fiable, les juges peuvent admettre cette perte de chance. Ils évalueraient alors quel aurait pu être le montant de l'indemnisation des victimes due par le conducteur ou le gardien si le dispositif s'était déclenché. Ce montant serait comparé à celui réellement dû. Le fabricant serait tenu du paiement d'un pourcentage de la différence entre ces deux montants au titre de la perte de chance. La tâche n'est pas évidente pour les juges. Mais par le biais de la perte de chance, le conducteur ou le gardien peut parvenir à se départir indirectement et partiellement de la charge finale de l'indemnisation des passagers de son véhicule. En effet, il peut reverser à la victime la somme qu'un fabricant au titre de l'indemnisation de sa perte de chance est tenu de lui verser.

Les passagers du véhicule équipé du dispositif d'ultime recours défaillant, y compris la personne au volant, peuvent également se prévaloir d'une perte de chance : celle de subir des dommages moindres que ceux qui se sont finalement réalisés. Les juges ont déjà admis l'existence de la perte de chance d'éviter un sinistre ou d'en amoindrir les conséquences dommageables en raison de la défaillance d'un système de télésurveillance. ¹⁵¹ Dans le

¹⁴⁸ Cass. 2e civ., 9 nov. 1983 (n° 82-12.427), Bull. civ. II, n° 175 ; *JCP éd. G.* 1985, II, 20360, note Y. Chartier ; Cass. 1re civ., 4 juin 2007 (n° 05-20.213), Bull. I, n° 217 ; *D.* 2007, AJ, p. 1784 ; *JCP éd. G.* 2007, I, 185, n° 2, obs. Ph. Stoffel-Munck.

¹⁴⁹ Cass. 1re civ., 16 juil. 1998 (n° 96-15380), Bull. civ. I, n° 260 ; *Dal. Aff.* 1998, p. 1530, obs. S. P. ; *JCP éd. G.* 1998, II, 10143, note R. Martin ; Cass. 1re civ., 9 avril 2002, (n°00-13.314) Bull. civ. I, n° 116 ; *D.* 2002, IR, p. 1469.

¹⁵⁰ Cass. 1re civ., 18 juil. 2000 (n°98-20.430), Bull. civ. I, n° 224 ; *D.* 2000, p. 853, note Y. Chartier ; *Defrénois* 2000, p. 1385, obs. J.-L. Aubert ; *Resp. Civ. et Assur.* 2000, comm. n° 373, note H. Groutel.

¹⁵¹ Cass. 1re civ., 6 oct. 1998 (n° 96-15.660), Bull. civ. I, n° 276 ; *JCP éd. E* 1999, n°9/10 ; note L. Leveneur.

domaine médical, la perte d'une chance d'éviter la mort et les divers préjudices en résultant directement, ¹⁵² ainsi que celle pour un enfant de voir limiter son infirmité cérébrale ¹⁵³ furent également admises. L'action des passagers du véhicule équipé du dispositif d'ultime recours défaillant aurait donc de sérieuses chances d'aboutir.

110. Outre le fait de pallier le problème juridique de l'absence de lien de causalité entre la défaillance d'un dispositif d'ultime recours et la naissance des dommages corporels des passagers du véhicule équipé de ce dispositif, la mobilisation de cette théorie aboutirait à une solution opportune du point de vue du progrès technologique. Elle réaliserait un compromis entre les intérêts des consommateurs et des fabricants. L'indemnisation mise à la charge des fabricants ne correspondant qu'à un pourcentage du montant du préjudice final, elle ne grèverait pas leur intérêt économique à mettre de tels véhicules en circulation, mais elle suffirait pour satisfaire les consommateurs qui ne se désintéresseraient alors pas de ces véhicules.

111. Par contre, ce palliatif à l'absence de lien causal entre la défaillance du dispositif d'ultime recours et la survenance d'un dommage n'est pas envisageable à long terme. En effet, la mobilisation de cette théorie n'est envisageable que si la perte de chance est certaine. Tel est le cas si la notice d'utilisation de l'aide ou du véhicule ne laisse pas présager le caractère imparfait de la fiabilité du système d'ultime recours. Les fabricants peuvent donc se prémunir contre la mise en œuvre de leur responsabilité au titre de la perte de chance en précisant dans le cadre de la notice que le système d'ultime recours n'est pas parfaitement fiable. ¹⁵⁴

*

¹⁵² Cass. 1re civ., 10 janv. 1990 (n° 87-17.091/ n° 87-17.092/ n° 88-18.690), Bull. civ. 1990, I, n° 10 ; *Gaz. Pal.* 1991, 1, somm. 159, obs. F. Chabas ; Cass. 1re civ., 29 juin 1999 (n° 97-14.254), Bull. civ. I, n° 220.

¹⁵³ Cass. 1re civ., 28 janv. 2010 (n° 08-20.755/ n° 08-21.692), *JCP éd. G.* 2010, n° 474, note S. Hocquet-Berg ; *RDSS* 2010, p. 372, note A. Vignon-Barrault.

¹⁵⁴ Le travail de recherche engagé dans le cadre du projet ARCOS envisage que la personne au volant soit informée des limites du système, c'est-à-dire du caractère imparfait de la fiabilité du système (MICHEL G., MONETTI M., PIERRE Ph., SLIM H., *rapp. préc.*, déc. 2003, p. 33 et s.).

112. Certains subterfuges tels que les présomptions de fait ou la perte de chance existent pour pallier les difficultés inhérentes à la démonstration du rôle causal de l'aide à la conduite. Néanmoins, même si le conducteur ou le gardien du véhicule équipé parvient à démontrer le rôle causal de l'aide dans la survenance de l'accident ou la gravité du dommage de la victime, il ne se départira pas nécessairement, même seulement en partie, de la charge finale de l'indemnisation de la victime. Le tiers contre lequel il aurait exercé une action reconventionnelle peut se prévaloir d'une faute de la personne au volant que ce soit en sa qualité de conducteur ou de gardien. C'est plus précisément pour la personne au volant du véhicule équipé que l'examen de son comportement au prisme de la faute peut se révéler problématique.

SECTION II. L'EXAMEN DU COMPORTEMENT DE LA PERSONNE AU VOLANT DU VEHICULE EQUIPE AU PRISME DE LA FAUTE

113. L'examen de la responsabilité de la personne au volant d'un véhicule équipé au prisme de la faute sous-entend que la responsabilité du tiers au titre du rôle causal du dysfonctionnement de l'aide dans la survenance de l'accident est engagée. Lorsque la responsabilité du tiers dans la survenance de l'accident est retenue, la démonstration d'une faute du conducteur ou du gardien est indispensable pour que le conducteur ou le gardien soit tenu, même partiellement, de supporter la charge finale de l'indemnisation de la victime. *A contrario*, si la responsabilité du tiers n'est pas retenue, en application de la loi du 5 juillet 1985, par conséquent même s'il n'a pas commis de faute, le conducteur ou le gardien reste tenu de supporter la charge finale de l'indemnisation de la victime.

114. Lorsque la détention de la maîtrise intellectuelle du véhicule justifie la conservation de la qualité de conducteur par la personne au volant, elle implique également que la personne au volant adopte une conduite du véhicule respectueuse du Code de la route. Il lui appartient donc de surpasser l'aide si le respect du Code de la route l'exige. Par exemple, elle doit surpasser un régulateur de vitesse réglé sur cinquante kilomètres par heure avant le franchissement d'un panneau limitant la vitesse à trente kilomètres par heure. La circonstance que la maîtrise matérielle du véhicule, en l'occurrence ici la vitesse, soit détenue par l'aide ne s'oppose pas à la reconnaissance d'une faute contre elle dans la mesure où elle peut la surpasser. Lorsque la présence de l'aide empêche les juges de qualifier de conducteur la personne au volant, ce n'est qu'au titre de ses pouvoirs de droit sur le véhicule (la détention de la propriété) qu'elle peut voir sa responsabilité engagée en application de la loi du 5 juillet 1985. En effet, comme nous l'avons indiqué précédemment, la conception matérielle de la garde implique la détention du pouvoir de contrôle, or c'est l'aide qui le détient. En application de la responsabilité pour faute, au titre de la détention de la propriété du véhicule, seules les obligations du Code de la route relatives à l'entretien du véhicule sont opposables à la personne au volant. Mais les juges peuvent étendre l'obligation d'entretien du véhicule à l'aide. Si les mises à jour de l'aide requises pour assurer son bon fonctionnement n'ont pas été réalisées, un manquement à l'obligation d'entretien du véhicule peut être reproché au propriétaire du véhicule équipé. Dans l'hypothèse où le propriétaire au volant du véhicule n'aurait pas manqué à son obligation d'entretien du véhicule, les juges peuvent s'intéresser

aux pouvoirs de fait qu'il détenait sur le véhicule. S'ils ne sont pas générateurs de responsabilité pour le propriétaire au volant du véhicule en application de la loi du 5 juillet 1985, ils le seront peut-être sur celui de la responsabilité pour faute. Ces pouvoirs ne permettant pas de qualifier de conducteur le propriétaire au volant du véhicule, la mise en œuvre de sa responsabilité délictuelle au titre d'un manquement à une obligation relative à l'activité de conduite prescrite par le Code de la route n'est pas envisageable. Pour autant, si son comportement révèle que le propriétaire au volant du véhicule ne s'est pas comporté en bon père de famille, une faute délictuelle pourra être retenue contre lui en sa qualité de gardien-passager transporté. Lorsqu'il est victime, c'est en sa qualité de gardien-passager transporté que le comportement du propriétaire à bord du véhicule est examiné sous l'angle de la faute inexcusable ou de la faute intentionnelle. Il nous paraît pertinent qu'il en soit de même lorsque la présence de l'aide s'oppose à sa qualification de conducteur bien qu'il soit au volant du véhicule. Nous parlerons donc de gardien-passager transporté pour désigner le propriétaire au volant du véhicule équipé lorsque son comportement est examiné au prisme de la faute au titre de ses pouvoirs de fait détenus sur le véhicule.

115. La reconnaissance d'une faute peut avoir de redoutables conséquences pour le conducteur et le gardien du véhicule équipé d'une aide substitutive en matière de répartition de la charge finale. Mais le manquement de la personne au volant ou du propriétaire du véhicule équipé étant volontaire, ces conséquences négatives ne nous paraîtraient pas inéquitables. Par contre, elles le seraient si une faute était imputée à la personne au volant, en sa qualité de conducteur ou de gardien-passager transporté au titre d'un comportement involontaire alors que le dysfonctionnement de l'aide et son rôle causal dans l'accident seraient avérés. Nous allons donc nous attacher à déterminer si une faute peut être retenue au titre d'un comportement involontaire contre la personne au volant d'un véhicule équipé alors que le rôle causal du dysfonctionnement de l'aide serait retenu, et le cas échéant, déterminer quelles seraient précisément ses conséquences pour la personne au volant en matière de répartition de la charge finale de la réparation.

116. Notre hypothèse de réflexion vise plus précisément une perte de contrôle du véhicule par la personne au volant consécutive au dysfonctionnement de l'aide. Même si la fabrication de l'aide substitutive et celle du véhicule équipé sont respectueuses des normes

établies en matière de sécurité, l'aide peut dysfonctionner. Par exemple, elle peut décrocher de manière inopinée ou exécuter des manœuvres de conduite ne correspondant pas à celles qu'elle est tenue de réaliser. La personne au volant peut alors se trouver dans l'incapacité de faire face au dysfonctionnement de l'aide et perdre le contrôle du véhicule. Plus précisément, elle peut ne pas parvenir à reprendre en main le véhicule à la suite du décrochage de l'aide ou à surpasser le système afin de surmonter la situation accidentogène créée par le dysfonctionnement du système. La source originare de la perte de contrôle du véhicule est donc la défaillance de l'aide. Pour autant, une faute peut être imputée à la personne au volant tant en sa qualité de conducteur que de gardien-passager transporté au titre de la perte de contrôle du véhicule (§ 1).

117. La reconnaissance d'une faute au titre de la perte de contrôle du véhicule consécutive au dysfonctionnement de l'aide apparaît alors d'autant plus inéquitable, qu'il est fort probable qu'elle empêche la personne au volant du véhicule équipé de se libérer même partiellement de la charge finale de l'indemnisation de la victime, et ce, bien que le rôle causal du dysfonctionnement de l'aide dans la survenance de l'accident soit relevé par les juges (§ 2).

§ 1. LA PERTE DE CONTROLE DU VEHICULE CONSECUTIVE AU DYSFONCTIONNEMENT DE L'AIDE

118. Le conducteur peut se voir imputer une faute au titre d'un manquement involontaire au Code de la route. En effet, ce Code soumet le conducteur à une obligation de maîtrise et son manquement est constitutif d'une faute appelée défaut de maîtrise. Cette obligation s'avère problématique pour la personne au volant lorsque celle-ci est qualifiée de conducteur malgré la présence de l'aide substitutive. Elle permet de retenir un défaut de maîtrise contre la personne au volant au titre de la perte de contrôle du véhicule, et ce, bien que le dysfonctionnement de l'aide soit relevé par les juges et que la perte de contrôle du véhicule soit consécutive à ce dysfonctionnement (A).

119. Lorsque la responsabilité de la personne au volant est retenue en sa qualité de gardien sur le fondement de la loi du 5 juillet 1985, sa situation paraît plus favorable. La perte de la qualité de conducteur la prémunit contre la reconnaissance d'un défaut de maîtrise,

l'obligation de maîtrise n'étant opposable qu'au conducteur. Pour autant, au titre des pouvoirs de fait qu'elle conserve sur le véhicule malgré la présence de l'aide, les juges peuvent se tourner vers l'obligation générale de prudence ou de diligence prescrite par l'article 1383 du Code civil pour apprécier si la perte de contrôle du véhicule consécutivement au dysfonctionnement de l'aide est constitutive d'une faute. La personne au volant du véhicule équipé peut alors, en sa qualité de gardien-passager transporté, se voir reprocher une faute de négligence ou d'imprudence (B).

A. UN DEFAUT DE MAITRISE POUR LE CONDUCTEUR

120. L'examen du comportement de la personne au volant au prisme de la faute en sa qualité de conducteur signifie que deux facteurs sont réunis. D'une part, le tiers mis en cause par la personne au volant se prévaut d'une faute telle que définie par l'article 1382 du Code civil contre la personne au volant. Dans la mesure où la loi du 5 juillet 1985 neutralise le concept de causalité, il paraissait peu probable que les juges permettent à un conducteur ou à un gardien de mettre en cause la responsabilité civile d'un tiers sur le terrain d'un régime de droit commun. Pourtant, les juges l'ont permis.¹⁵⁵ Par exemple, la responsabilité du vendeur d'un véhicule impliqué dans un accident fut mise en cause par un conducteur au titre de la

¹⁵⁵ La victime peut aussi rechercher la condamnation *in solidum* d'un tiers non conducteur ou gardien sur le terrain du droit commun (VINEY G., JOURDAIN P., *op. cit.*, 2006, § 1015). L'exercice d'une action récursoire par un conducteur contre un autre conducteur ou gardien est également possible. La Haute juridiction modifia plusieurs fois sa position quant au fondement de l'action récursoire. Elle oscilla entre la subrogation et l'action personnelle. Aujourd'hui, elle vise à la fois l'article 1251 et 1382 du Code civil lorsqu'elle se positionne sur le recours d'un impliqué dans un accident de la circulation (Cass. 2e civ., 14 janv. 1998 (n° 95-18.617), Bull. civ. II, n° 6 ; D. 1998, p. 174, note H. Groutel ; JCP éd. G. 1998, II, 10045, note P. Jourdain ; RTD civ. 1998, p. 393, obs. P. Jourdain). Pourtant, la subrogation ne peut justifier un recours sur le terrain de l'article 1382 du Code civil (BEHAR-TOUCHAIS M., Le fondement des recours contributoires entre conducteurs ou propriétaires de véhicules coimpliqués dans un accident de la circulation après la loi du 5 juillet 1985. JCP éd. G. 1988, I, 3339). La référence à ces deux articles doit sans doute s'interpréter autrement. Nous pensons que l'article 1251 du Code civil concerne l'action d'un conducteur non fautif dirigée vers un autre conducteur non fautif, laquelle ne peut intervenir que dans le cadre des articles de la loi du 5 juillet 1985 tandis que l'article 1382 du Code civil vise le recours d'un conducteur, fautif ou pas, dirigé contre un conducteur fautif sur le terrain de l'article 1382 du Code civil. « Aussi, la double référence à l'article 1382 et à l'article 1251 du Code civil a-t-elle le mérite d'éviter les conséquences critiquables qu'entraînerait l'exclusion comme fondement du recours soit de l'article 1382, soit de l'article 1251 » (LAMBERT-PIERI M.-C., Responsabilité – régime des accidents de la circulation -. Rép. civ. janvier 2002, n° 331). Sur le terrain du droit commun, ce recours repose principalement sur la subrogation, mais la Cour de cassation admet aussi le bénéfice d'une action personnelle. En réalité, le fondement du recours doit être recherché dans les règles de la responsabilité civile. Pour le dire autrement, « En définitive le recours entre coobligés *in solidum* ne constitue ni une action subrogatoire ni une action personnelle fondée sur l'article 1214 du Code civil. C'est tout simplement une action en responsabilité de droit commun qui échappe aux multiples objections ci-dessus analysées. On y combine les deux approches du lien de causalité : l'équivalence des conditions explique que la seule pluralité d'auteurs ne détruit pas l'entière responsabilité de chacun ; la causalité adéquate qu'elle la réduise par le biais du recours » (AGOSTINI E., D. 1982, p. 255).

défaillance du système de freinage,¹⁵⁶ du blocage du volant,¹⁵⁷ du détachement d'un pneu en pleine activité de conduite¹⁵⁸ ou d'un défaut de parallélisme des roues.¹⁵⁹ Les juges accueillirent également le recours d'un conducteur dirigé contre le propriétaire d'un chien sur le terrain de l'article 1385 du Code civil parce que la frayeur provoquée par le chien se trouvait à l'origine du comportement accidentogène du piéton renversé.¹⁶⁰ L'exercice par le conducteur ou le gardien d'un recours contre un tiers étant admis, le tiers peut à son tour mettre en cause la responsabilité du conducteur ou du gardien. Plus précisément, il peut se défendre en se prévalant d'une faute contre le conducteur ou le gardien. D'autre part, si le tiers argue d'une faute contre la personne au volant du véhicule équipé, en sa qualité de conducteur, cela implique la conservation de la maîtrise intellectuelle du véhicule par la personne au volant malgré la présence de l'aide substitutive. Toutefois, la détention de la maîtrise intellectuelle du véhicule n'a pas permis à la personne au volant de récupérer la situation accidentogène créée par le dysfonctionnement de l'aide en reprenant en main le véhicule à la suite du décrochage inopiné de l'aide ou en surpassant l'aide. La perte de contrôle du véhicule procède donc d'une mauvaise adaptation, voire d'une inadaptation de la personne au volant à l'évolution de son environnement matérialisée par la présence et le fonctionnement de l'aide à la conduite substitutive.

121. Pour déterminer si la perte de contrôle du véhicule peut être constitutive d'une faute, les juges analysent le comportement du conducteur sous l'angle du Code de la route, la transgression d'une obligation prescrite par ce code étant constitutive d'une faute.¹⁶¹

La perte de contrôle du véhicule équipé n'étant pas intentionnelle, *a priori* aucune faute intentionnelle ne peut être retenue contre le conducteur. Néanmoins, le Code de la route prescrit au conducteur une obligation de maîtrise. L'article R. 413-17 IV dispose que « *Le fait, pour tout conducteur, de ne pas rester maître de sa vitesse ou de ne pas la réduire dans*

¹⁵⁶ Cass. 1e civ., 21 juil. 1987 (n° 84-15.987) Bull. civ. I, n° 241.

¹⁵⁷ Cass. 1e civ., 13 avril 1992 (n° 90-11.634).

¹⁵⁸ CA de Colmar, 30 oct. 2002 (n°00/03879).

¹⁵⁹ Cass. 1e civ., 26 nov. 1991 (n° 89-20.371).

¹⁶⁰ Cass. 2e civ., 9 déc. 1992 (n° 91-13.483), Bull. civ. II, n° 302.

¹⁶¹ Par exemple, le fait de dépasser à droite (Cass. 2e civ., 22 janv. 1969, Bull. civ. II, n° 20 ; *JCP éd. G.* 1969, II, 15917), de rouler à une allure excessive (Cass. crim. 2 mars 1961, *D.* 1961, p. 294 ; *RTD civ.* 1961, p. 490 obs. A. Tunc ; Cass. 2e civ., 21 juil. 1982 (n° 81-14.525), Bull. civ. II, n° 213 ; Cass. 2e civ., 9 juin 1993 (n° 91-20.675), Bull. civ. II, n° 197 ; *Gaz. Pal.* 1993, pan. cass., p. 229), de s'engager dans une intersection alors que les feux étaient rouges (Cass. 2e civ., 3 février 1972 (n° 70-13.988) Bull. civ. II, n° 35 ; *D.* 1972, somm. p. 135) constituent des fautes au sens de l'article 1382 du code civil.

les cas prévus au présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe ». De plus, l'article R. 412-6 II du même code précise que « tout conducteur doit se tenir constamment en état et en position d'exécuter commodément et sans délai toutes les manoeuvres qui lui incombent. Ses possibilités de mouvement et son champ de vision ne doivent pas être réduits par le nombre ou la position des passagers, par les objets transportés ou par l'apposition d'objets non transparents sur les vitres ». Or les juges considèrent que le manquement à cette obligation constitue une faute intentionnelle, plus précisément un défaut de maîtrise.¹⁶²

D'ailleurs, ils apprécient de manière rigoureuse le comportement du conducteur dans le cadre de cette obligation de maîtrise. Le déport sur la voie de circulation inverse constitue un défaut de maîtrise, et ce, même si la cause du déport est inconnue ¹⁶³ et même si les juges identifient la cause du déport, celle-ci le justifie rarement. La survenance inopinée d'un animal sur la chaussée, ¹⁶⁴ l'éclatement d'un pare-brise ¹⁶⁵ pas plus que le glissement du véhicule sur la chaussée mouillée ¹⁶⁶ ne s'opposent à la reconnaissance d'une telle faute. Une seule justification paraît admise : la réalisation d'une « manoeuvre instinctive de sauvetage ». ¹⁶⁷ Mais celle-ci est rarement admise, les juges examinant scrupuleusement le processus accidentel et évaluant de manière purement objective les alternatives d'évitement de l'accident qui se présentaient au conducteur. Par exemple, à la suite de l'éclatement du pare-

¹⁶² Le défaut de maîtrise peut également recouvrir la qualification de faute pénale. Par exemple, constitue une faute pénale le fait d'heurter l'avant-gauche d'un véhicule, à l'issue d'une marche arrière effectuée de biais (Cass. crim., 5 déc. 2007 (n° 07-83.935), Bull. crim. n° 303 ; *AJ pénal* 2008, p. 138 note J.-P. Céré ; *Gaz. Pal.* 19 septembre 2008, n° 263-264, p. 19, note Y. Monet ; *Jurispr. autom.* 2008, p. 82) ou le fait pour un conducteur d'un véhicule équipé d'un système d'assistance au freinage défaillant d'avoir enclenché la position parking de la boîte automatique de vitesse et d'avoir dirigé son véhicule vers le trottoir plutôt qu'en direction des véhicules en stationnement alors qu'il avait préalablement vu que des enfants s'y trouvaient (CA Colmar, 18 déc. 2008 (n° 08/01340)).

¹⁶³ Cass. 2e civ., 13 juil. 2000 (n° 99-11.122). Cette jurisprudence paraît donc remettre en cause la solution, résultant d'un arrêt antérieur, selon laquelle lorsque les circonstances d'un accident sont indéterminées, un défaut de maîtrise peut ne pas être retenu alors même qu'un déport du véhicule serait constaté (Cass. 2e civ., 17 mars 1993 (n°91-17.992). En l'espèce, un conducteur après avoir heurté le véhicule qu'il dépassait se déporta à gauche, toucha un platane et heurta à nouveau le véhicule qu'il tentait de dépasser. Le conducteur, auteur du déport, exerça une action en indemnisation contre les ayant droits du conducteur du véhicule heurté décédé. Les juges ne retinrent pas de faute de défaut de maîtrise à l'égard du conducteur auteur du déport en raison de l'indétermination des causes du déport. Cet arrêt illustre une clémence des juges. Toutefois, tandis que dans l'arrêt de 2000, l'action en indemnisation était exercée par les ayant droits du conducteur auteur du déport, dans celui de 1993, elle l'était par le conducteur auteur du déport. Cela explique sans doute cette divergence de jurisprudence. Comme nous l'exposerons ultérieurement, lorsque le conducteur est victime, les juges apprécient plus soupagement son comportement sous l'angle de la faute.

¹⁶⁴ Cass. 2e civ., 5 juil. 2001 (n° 00-10.446), réf. préc. ; Cass. 2e civ., 11 janv. 2007 (n° 05-21.551).

¹⁶⁵ Cass. 2e civ., 15 nov. 2001 (n° 99-16.888).

¹⁶⁶ Cass. 2e civ., 1 avril 1999 (n° 97-15.681).

¹⁶⁷ Cette formule apparaît dans un arrêt de la Cour de cassation (Cass. 2e civ., 15 nov. 2001 (n° 99-16.888)).

brise de son véhicule, un conducteur rabattit son véhicule sur la droite en direction de la bande d'arrêt d'urgence et heurta un camion. Les juges ont considéré que cette manœuvre ne constituait pas une manœuvre instinctive de sauvetage, car le conducteur avait conscience de la présence du camion dans la mesure où il venait de le dépasser.¹⁶⁸ Dans un autre arrêt, il fut reproché au conducteur d'un véhicule dont le système de freinage ne répondait plus d'avoir dirigé son véhicule sur un trottoir sur lequel se trouvaient des enfants plutôt que vers des véhicules en stationnement.¹⁶⁹ Les juges ne tiennent donc pas compte du fait que le conducteur soit un « *conducteur moyen normalement dégradé* ». ¹⁷⁰ En effet, « *le conducteur optimal n'existe pas. Il est de fait souvent considéré qu'il se "débrouille", c'est-à-dire qu'il gère ses ressources à l'économie, en appliquant des recettes satisfaisantes dans la majorité des cas, et ne jouant le plus souvent qu'un rôle de supervision, mais qui n'est pas sans faille. Le système doit donc être assez tolérant pour fonctionner malgré la diversité des utilisateurs et de leurs défaillances. En ce sens, il faut substituer la notion de conducteur " normalement dégradé" à celle de conducteur optimal" ».* ¹⁷¹ Les juges n'attachent pas non plus d'importance à la situation d'urgence dans laquelle le conducteur se trouvait alors que celle-ci altère considérablement son jugement quant au choix de la manœuvre de sauvetage.

Du moins, cette conclusion est exacte lorsque les juges examinent le comportement du conducteur en sa qualité d'auteur. En effet, lorsque le comportement du conducteur est examiné, en sa qualité de victime, au prisme de la faute, on note une certaine souplesse des juges. Par exemple, aucun défaut de maîtrise ne fut relevé à l'encontre d'une conductrice victime qui dérapa sur une chaussée rendue glissante par l'accumulation de ciment.¹⁷² Les juges motivèrent leur solution en relevant d'une part que le dérapage du véhicule n'était imputable ni à un excès de vitesse, ni à un mauvais entretien des pneumatiques du véhicule et d'autre part que le caractère glissant de la chaussée n'avait pas été signalé. De même, aucune faute ne fut retenue contre un conducteur victime, qui à la suite de l'éclatement d'un pneumatique du véhicule, a perdu le contrôle du véhicule. La Cour de cassation de cassation affirma même « *que le réflexe pour le conducteur d'avoir lâché un court instant le volant est*

¹⁶⁸ Cass. 2e civ., 15 nov. 2001 (n° 99-16.888).

¹⁶⁹ CA Colmar, 18 déc. 2008 (n° 08/01340).

¹⁷⁰ MALATERRE G., *L'acte de conduite*. In *Recherche et Sécurité routière. Pour une action publique renouvelée*. Cahiers Risques collectifs et Situations de Crise n°6, Prédit-GO3, Publications de la MSH-Alpes, 2006, p. 37.

¹⁷¹ MALATERRE G., *préc.*, 2006, p. 37.

¹⁷² CA Nîmes, 7 janv. 2003 (n°1814/01).

la conséquence » de l'éclatement du pneu.¹⁷³ Cette attitude jurisprudentielle s'explique sans doute par la finalité poursuivie par la deuxième chambre civile, c'est-à-dire l'indemnisation des dommages, notamment lorsqu'ils sont corporels.

122. Dans ces conditions, la perte de contrôle du véhicule équipé consécutive au dysfonctionnement de l'aide peut établir un défaut de maîtrise. De prime abord, cette solution apparaît inéquitable. Les conducteurs ne sont pas formés à la conduite de véhicules équipés d'aides substitutives. Or ces dispositifs, notamment lorsqu'ils sont substitutifs, ont une incidence certaine sur l'activité de conduite du conducteur. Mais lorsque la perte de contrôle du véhicule est consécutive au décrochage inopiné de l'aide, l'évitement de l'accident requiert du conducteur une action sur un organe de contrôle et de direction du véhicule, c'est-à-dire sur le frein, le volant ou la pédale d'accélération. L'évitement de l'accident implique donc du conducteur une attitude similaire à celle que les juges attendent légitimement de lui dans une situation accidentogène plus traditionnelle, telle la survenance inopinée sur la chaussée d'un animal ou d'un piéton. En effet, la personne au volant est titulaire du permis de conduire, ce qui témoigne de sa maîtrise des organes primaires de contrôle et de direction du véhicule. De même, le Code de la route lui impose de « *se tenir constamment en état et en position d'exécuter commodément et sans délai toutes les manoeuvres qui lui incombent* ». ¹⁷⁴ Dans cette hypothèse de perte de contrôle consécutive au dysfonctionnement de l'aide, la reconnaissance d'une faute contre le conducteur apparaît donc légitime même en l'absence de formation à la conduite d'un véhicule équipé d'une aide. Par contre, dans l'hypothèse où l'accident témoignerait de l'incapacité du conducteur à surpasser l'aide, la reconnaissance d'une faute contre la personne au volant serait réellement contestable, l'évitement de l'accident impliquant une action sur l'aide et non sur un organe de contrôle ou de direction du véhicule. Certes, la notice peut délivrer des directives pour réaliser le dépassement de l'aide, mais en l'absence de formation pratique, ces informations peuvent se révéler insuffisantes pour que la personne au volant parvienne à accomplir cette manoeuvre. Par exemple, en matière de régulateur de vitesse, certains conducteurs expliquent qu'ils ne sont pas parvenus à surpasser le système malgré leurs tentatives en raison de la dureté de la pédale d'accélération. Pourtant, la dureté de la pédale étant considérée comme normale par les fabricants, la notice

¹⁷³ Cass. 2e civ., 24 janv. 1996 (n° 94-10.923), Bull. civ. II, n° 7 ; *Resp. civ. et assur.* 1996, comm. n° 91 et chron. n° 12, par H. Groutel ; *RTD civ.* 1996, p. 409, obs. P. Jourdain.

¹⁷⁴ C. route, art. 412-6 II.

doit probablement délivrer cette information. Dans ces conditions, une souplesse des juges lors de l'appréciation du comportement de la personne au volant qui aurait perdu le contrôle du véhicule en raison de son incapacité à surpasser l'aide serait opportune.

123. On peut aller plus loin en se demandant si la présence de l'aide substitutive ne pourrait pas rendre inopposable l'obligation de maîtrise à la personne au volant. En effet, la source originale de l'obligation de maîtrise prescrite par le Code de la route est la Convention de Vienne. Si celle-ci institue une obligation de maîtrise du véhicule, elle indique également que « *tout conducteur doit avoir constamment le contrôle de son véhicule* ». ¹⁷⁵ Or le contrôle du véhicule n'est exercé que partiellement ou indirectement par la personne au volant. Dans ces conditions, il ne paraît pas légitime d'opposer l'obligation de maîtrise à la personne au volant. De plus, l'article 412-6 II du Code de la route impose au conducteur « *d'exécuter [commodément et] sans délai toutes les manoeuvres qui lui incombent* ». Or la présence de l'aide empêche la personne au volant d'exécuter sans délai les manoeuvres qui lui incombent, une action sur l'aide étant nécessaire pour qu'elle recouvre l'entière maîtrise du véhicule. L'article R. 413-17 IV du Code de la route, quant à lui, prévoit que le conducteur doit rester maître de sa vitesse. Lorsque le véhicule est équipé d'une aide à la gestion de la vitesse, la personne au volant n'apparaît plus comme la seule détentrice de la maîtrise de la vitesse. Plus encore, des travaux de recherches montrent que « *La notion de maîtrise [nous] semble associée au contact que l'on entretient avec la pédale d'accélération et qui a fait l'objet d'une incorporation dès l'apprentissage de la conduite* ». ¹⁷⁶ La présence d'une aide à la gestion de la vitesse pourrait alors d'autant plus neutraliser l'opposabilité de l'obligation de maîtrise à la personne du véhicule équipé, et ce, même si l'aide est "surpassable". Mais, dans un arrêt en date du 20 décembre 2007 rendu par la Cour d'appel de Chambéry, statuant en matière pénale, l'opposabilité de l'obligation de maîtrise fut maintenue à l'égard du conducteur d'un véhicule équipé d'un régulateur de vitesse entré en contact avec un autre véhicule. Cependant, les juges affirmèrent qu'en l'absence de certitude quant au fonctionnement normal du régulateur de vitesse, aucun défaut de maîtrise ne pouvait être retenu contre le conducteur du véhicule équipé, la preuve du défaut de maîtrise ne pouvant résulter du seul constat de l'accident. ¹⁷⁷

¹⁷⁵ Conv. Vienne, art. 8.5.

¹⁷⁶ PAGES E., PERVANÇON M., *art. préc.* 2006, p. 17.

¹⁷⁷ CA Chambéry, 20 déc. 2007 (n° 2007-354487).

Il est donc possible que les juges civils maintiennent l'applicabilité de l'obligation de maîtrise à l'égard de tous les conducteurs de véhicules équipés d'aides à la conduite substitutives. Mais si la perte de contrôle du véhicule résulte de l'incapacité du conducteur à surpasser l'aide, ils peuvent faire preuve d'une certaine souplesse lors de l'appréciation du comportement du conducteur sous l'angle de cette obligation de maîtrise.

124. L'attitude des juges civils lors de l'appréciation du comportement du conducteur au prisme de l'obligation de maîtrise dépendra surtout de leur position au sujet du déploiement de véhicules équipés d'aides à la conduite substitutive.¹⁷⁸ Il n'est pas évident de déterminer quelle pourrait être la politique juridique de la Cour de cassation à ce sujet. Certes, les aides à la conduite sont destinées à renforcer la sécurité routière. Cette finalité peut donc requérir une certaine souplesse des juges à l'égard des fabricants ou des vendeurs. Toutefois, en l'absence de formation des conducteurs à la conduite de ces véhicules, la présence d'une aide à la conduite, notamment substitutive, à bord d'un véhicule peut avoir l'effet inverse. Elle peut générer des pertes de contrôle du véhicule de la part de la personne au volant. De plus, une attitude trop sévère des juges à l'égard du conducteur peut avoir des effets contre-productifs pour la sécurité routière. Les consommateurs peuvent se détacher de ces véhicules. Le progrès automobile peut alors en pâtir. D'un point de vue économique, il ne serait plus intéressant pour les constructeurs automobiles de poursuivre leur projet destiné à renforcer la sécurité routière en équipant les véhicules de ces nouveaux dispositifs d'aides à la conduite.

¹⁷⁸ Par le passé, les juges menèrent une politique juridique destinée à renforcer la sécurité routière en érigeant la conduite en état d'ivresse ou sous l'emprise de stupéfiants « *au rang de fautes que l'on pourrait qualifier de péremptoires* » (CORNUT É., La faute péremptoire du conducteur victime. *D.* 2006, p. 425). Cette jurisprudence illustre « *la causalité prophylactique* » (BRUN Ph., préc. *RLDC* juillet/août 2007, p. 15). En effet, à cette époque, « *la conduite d'un VTM sous l'empire d'un état alcoolique ou de stupéfiants constitu[e]ait une faute en relation avec le dommage du conducteur victime, de nature à limiter ou exclure son droit à indemnisation* » (Cass. 2e civ., 13 oct. 2005 (n°04-17.428), Bull. civ. II, n° 246 ; *D.* 2006, p. 425, note É. Cornut ; *JCP éd. G.* 2006, II, 10004, note G. Kessler ; *JCP éd. G.* 2006, I, 111, no 11, obs. Ph. Stoffel-Munck ; *RGDA* 2006, p. 104, note J. Landel ; *RLDC* 2006/23, p. 21, note de C. Kleitz ; *Resp. civ. et assur.* 2005, comm. n° 348, note H. Groutel). Récemment, la Cour de cassation s'est ravisée. Elle confie désormais aux juges du fond la recherche, dans chaque espèce, du point de savoir si les circonstances de l'accident permettent ou non de caractériser l'existence d'un lien de causalité entre l'état d'alcoolémie et la réalisation du dommage (Cass. ass. Plén., 6 avril 2007 (n° 05-15.950), Bull. ass. Plén. n° 5 ; *BICC* 15 juin 2007, rapp. Gallet, avis Charpenel ; *Gaz. Pal.* 7 mars 2008, n°67-68, p. 17, note Y. Monnet ; *D.* 2007, p. 1839, note H. Groutel ; *D.* 2007, AJ, p. 1199, obs. I. Gallmeister ; *D.* 2007, pan. p. 2906, obs. Ph. Brun ; *RTD civ.* 2007, p. 789, note P. Jourdain ; *JCP éd. G.* 2007, II, 10078, note P. Jourdain ; *JCP éd. G.* 2007, I, 185, n° 9, obs. Ph. Stoffel-Munck ; *LPA* 21 novembre 2007, n° 233, p. 11 note Y. Dagorne-Labbe ; *RLDC* 2007, p. 17, note F. G' Sell-Macrez ; *RGDA* 2007, p. 613, note J. Landel ; *Gaz. Pal.* 9 octobre 2007 n° 202, p. 5, note A. Vignon-Barrault et Ph. Casson (n° 05-81.350) Bull. ass. Plén. n° 6). Dorénavant, la Cour de cassation s'attache à la démonstration de l'existence d'un lien de causalité entre la faute et le dommage. Mais en réalité les juges seront amenés à rechercher un lien de causalité entre la faute et la survenance de l'accident (GROUTEL, H. Conducteur victime: la théorie de la déchéance jetée aux oubliettes. *D.* 2007, p. 1839).

125. Nous prôtons une clémence des juges afin de faire prendre conscience au législateur de sa carence au sujet de la formation des conducteurs. Nous estimons que la formation des conducteurs est indispensable pour que la mise en circulation des aides à la conduite atteigne son objectif, c'est-à-dire le renforcement de la sécurité routière. Il serait alors opportun que le législateur intervienne pour aménager une formation à la conduite d'un véhicule équipé d'une aide substitutive, au moins pour celles qui sont obligatoires ou produites en séries. Elle pourrait prendre la forme d'une obligation de suivre un quota minimum d'heures de formation théorique et pratique à la conduite de ce type de véhicule dispensée par les auto-écoles. Le législateur pourrait même aller plus loin en adaptant l'examen du permis de conduire à ce nouvel environnement de conduite. On songe à l'institution d'une validation spécifique relative aux aides à la conduite lors du passage du permis de conduire traditionnel. Cela ne constituerait pas une nouveauté. En effet, l'examen du permis de conduire a déjà été modifié afin d'y introduire des tests relatifs à la mécanique du véhicule. La création d'un nouveau permis de conduire est aussi envisageable. Il existe déjà un permis spécial aux côtés du permis de conduire traditionnel. Le législateur a tenu compte de la spécificité de la conduite de véhicules équipés de boîtes de vitesse automatiques en créant un permis spécifique. Mais si le législateur s'oriente dans cette voie au sujet de la conduite de véhicules équipés d'aides à la conduite, cela soulève la question de la réactualisation des permis validés antérieurement aux évolutions. Pourtant, ce n'est que si le législateur emprunte l'un de ces chemins que le maintien de l'obligation de maîtrise à l'égard du conducteur et son appréciation rigoureuse par les juges apparaissent justifiés.

À défaut d'intervention législative ou dans l'attente de celle-ci, certes les constructeurs pourraient, de leur propre chef, octroyer une formation de quelques heures minimales aux acquéreurs de véhicules équipés d'aides à la conduite substitutives, mais celle-ci ne serait opportune que si elle est dispensée par une personne compétente en matière d'apprentissage à la conduite.

126. Dans les hypothèses que nous venons d'examiner, la personne au volant est qualifiée de conducteur en dépit de la présence de l'aide, celle-ci ne détenant pas la maîtrise intellectuelle du véhicule. Néanmoins, si la personne au volant est propriétaire du véhicule équipé d'une aide détenant la maîtrise intellectuelle du véhicule, c'est en sa qualité de gardien qu'elle sera responsable en application de la loi du 5 juillet 1985. C'est alors en sa qualité de gardien-passager transporté que le tiers mis en cause au titre du dysfonctionnement de l'aide

peut se prévaloir d'une faute contre elle au titre de la perte de contrôle du véhicule. Si un défaut de maîtrise ne peut pas être imputé à la personne au volant, en revanche une faute de négligence ou d'imprudence peut être retenue contre elle.

B. UNE FAUTE DE NEGLIGENCE OU D'IMPRUDENCE POUR LE GARDIEN

127. L'obligation de maîtrise, comme l'ensemble des obligations du Code de la route relatives à l'activité de conduite, n'est pas opposable à la personne au volant en sa qualité de gardien-passager transporté, bien qu'elle dispose de certains pouvoirs sur le véhicule, mais pas de son contrôle puisque la détention de la maîtrise intellectuelle du véhicule par l'aide s'oppose à sa qualification de conducteur. En revanche, les prescriptions du fabricant figurant au sein de la notice d'utilisation du véhicule ou de l'aide le sont. En cas d'inadéquation entre le comportement du gardien et celui préconisé par la notice d'utilisation de l'aide ou du véhicule, une faute peut alors être retenue contre le gardien.

Dans l'hypothèse qui nous préoccupe, la notice doit présenter deux caractéristiques pour qu'une faute puisse être retenue contre le gardien-passager transporté : elle préconise à la personne au volant d'être vigilante et lui enjoint soit de reprendre en main le véhicule en cas de décrochage de l'aide, soit de dépasser l'aide en cas de nécessité. Si le caractère involontaire de la transgression de la notice s'opposerait vraisemblablement à la reconnaissance d'une faute contre la personne au volant sur le fondement de l'article 1382 du Code civil, en revanche sur celui de l'article 1383 du Code civil, ce comportement pourra être qualifié de faute. Plus précisément, il s'agira pour les juges de reprocher au gardien-passager transporté une faute d'imprudence ou de négligence.¹⁷⁹

128. Dans l'hypothèse qui nous préoccupe, la possibilité de retenir une faute contre la personne au volant d'un véhicule équipé au titre d'un manquement à la notice sur le fondement de l'article 1383 du Code civil apparaît désavantageuse pour le propriétaire puisqu'il se trouve au volant du véhicule. Néanmoins, de manière générale, la possibilité de

¹⁷⁹ Par exemple, une faute de négligence a été retenue à l'encontre d'une cimenterie pour n'avoir pris les mesures nécessaires afin d'empêcher toute accumulation de ciment sur la chaussée suite à la mise en cause de sa responsabilité par une conductrice qui après avoir perdu le contrôle de son véhicule a glissé sur la chaussée et heurté le véhicule arrivant en sens inverse (CA Nîmes, 7 janvier 2003 (n° 1814/01)).

retenir une faute d'imprudence contre la personne au volant d'un véhicule équipé nous paraît doublement opportune.

D'une part, elle permet de rétablir un équilibre entre les intérêts de la personne au volant du véhicule et ceux de son propriétaire mis à mal par la présence de l'aide substitutive à bord du véhicule. Alors que sur le terrain de l'obligation à la dette, la responsabilité de la personne au volant d'un véhicule équipé dont elle n'est pas propriétaire ne peut pas être mise en cause lorsque l'aide détient la maîtrise intellectuelle du véhicule, tel n'est plus le cas au stade de la contribution à la dette. De même, si sur le terrain de l'obligation à la dette, ce sont les pouvoirs de droit détenus sur le véhicule, en l'occurrence la propriété, qui commandent la désignation du responsable, sur le terrain de la contribution à la dette, l'application de l'article 1383 du Code civil permet aux juges d'imputer une responsabilité au titre des pouvoirs de fait conservés par la personne au volant sur le véhicule. Finalement, le véritable débiteur de l'obligation de réparation peut être le détenteur de pouvoirs de fait sur le véhicule. *Stricto sensu* le champ des responsables se trouvera étendu au-delà du conducteur et du gardien puisque c'est en sa qualité de passager transporté que la charge finale de la réparation peut être imputée au détenteur de pouvoirs de fait sur le véhicule lorsqu'il n'en est pas propriétaire. Mais le passager transporté en question est la personne au volant du véhicule équipé. En définitive, quel que soit le stade de l'obligation d'indemnisation, soit c'est la personne au volant du véhicule équipé, soit c'est son propriétaire qui peut être tenu de supporter la totalité de la charge finale de la réparation de la victime, et ce, même si la défaillance de l'aide est avérée.

Lorsque la personne au volant n'est pas propriétaire du véhicule équipé, elle ne pourra être désignée comme débiteur final de l'indemnisation de la victime que si le propriétaire du véhicule lui a fourni la notice, la démonstration d'un manquement à la notice étant nécessaire pour engager la responsabilité pour faute sur le fondement de l'article 1383 du Code civil de la personne au volant en sa qualité de passager transporté. La conduite d'un véhicule équipé d'une aide substitutive sans une lecture au préalable de la notice pouvant être accidentogène, si le propriétaire du véhicule reste tenu de la charge finale de la réparation parce qu'il n'a pas fourni la notice à la personne au volant, cette solution nous paraîtrait satisfaisante.

D'autre part, la possibilité de retenir une faute d'imprudence contre la personne au volant du véhicule équipé au titre d'un manquement à la notice permet d'éviter de déresponsabiliser l'utilisateur d'un véhicule équipé et contrecarre l'effet pervers que la déliquescence de la qualité de conducteur peut avoir, c'est-à-dire la location d'un véhicule équipé d'une aide

substitutive impliquant une détention de la maîtrise intellectuelle du véhicule par l'aide dans le seul but de se soustraire à la responsabilité instituée par la loi du 5 juillet 1985.

129. Nous raisonnons dans l'hypothèse où le comportement du gardien-passager transporté se trouve examiné au titre de ses pouvoirs de fait parce que le tiers contre lequel il a exercé une action reconventionnelle se défend en invoquant une faute contre lui. Certes, une faute d'imprudence peut être retenue contre le propriétaire au volant du véhicule équipé en sa qualité de gardien-passager transporté, mais un problème peut se poser. La jurisprudence a précisé que le recours en contribution exercé contre un conducteur ou un gardien doit être fondé sur l'article 1382 du Code civil ou sur la loi du 5 juillet 1985.¹⁸⁰ Or seule une faute d'imprudence peut être retenue contre le gardien au titre de ses pouvoirs de fait détenus sur le véhicule. Jusqu'à présent les juges n'ont eu à connaître d'un recours dirigé contre la personne au volant, au titre de la perte de contrôle du véhicule, qu'en sa qualité de conducteur. Si l'examen de ce comportement involontaire sur le terrain de l'article 1382 du Code civil n'était pas problématique pour les juges, c'est parce que la perte de contrôle du véhicule caractérise un manquement au Code de la route constitutif d'une faute du conducteur au sens de l'article 1382 du Code civil. Avec le déploiement des aides substitutives à la conduite, les juges peuvent être amenés à examiner le comportement de la personne au volant, au prisme de la faute au titre de la perte de contrôle du véhicule, en sa qualité de gardien-passager transporté et non plus en sa qualité de conducteur. La perte de contrôle du véhicule ne pouvant être constitutive d'une faute que sur le terrain de l'article 1383 du Code civil, il serait opportun que la Cour de cassation élargisse à cet article le fondement juridique du recours exercé contre un conducteur ou un gardien.

En effet, si nous pensons que le concept de gardien doit être préféré à celui de conducteur pour désigner un responsable sur le fondement de la loi du 5 juillet 1985 lorsque c'est l'aide qui détient la maîtrise intellectuelle du véhicule, nous ne prônons pas pour autant une abstraction totale des pouvoirs de fait conservés par la personne au volant sur le véhicule dont elle est propriétaire. Seulement, un examen du comportement de la personne au volant au titre

¹⁸⁰ Pour les recours entre coimpliqués (Cass. 2e civ., 14 janv. 1998 (n° 95-18.617), Bull. civ. II, n° 6 ; réf. préc.). Il en est de même lorsqu'un tiers exerce une action reconventionnelle contre un conducteur ou un gardien d'un véhicule impliqué dans un accident de la circulation (Cass. 2e civ., 25 janv. 2007 (n°06-13.611/ n°06-12.106), *Gaz. Pal.* 8 octobre 2007, n° 201, p. 7 note A. Vignon-Barrault et Ph. Casson ; *RGDA* 2007, p. 349, note J. Landel ; *RLDC* 2007, p. 17, note C. Corgas-Bernard ; *LPA* 18 avril 2007, n° 78, p. 9, note S. Pringent ; *RTD civ.* 2007, p. 362, note P. Jourdain ; *JCP éd. G.* 2007, II, 10035, note C. Radé ; *RLDC* 2007, p. 24, note C. Kleitz ; *JCP éd. G.* 2007, I, 115, note Ph. Stoffel-Munck.

de ses pouvoirs de fait nous semble plus approprié en sa qualité de gardien-passager transporté qu'en sa qualité de conducteur. Le concept de gardien-passager transporté traduit, contrairement à celui du conducteur, le fait que la personne au volant d'un véhicule soit amputée d'une partie de ses pouvoirs de contrôle et/ou de direction sur le véhicule même s'il peut laisser entendre, à tort, que la personne au volant ne dispose même pas partiellement de l'un de ces pouvoirs. De même, la qualité de gardien-passager transporté est plus avantageuse pour la personne au volant que celle de conducteur au stade de la contribution à la dette. L'engagement de la responsabilité du gardien nécessite la démonstration du non-respect de la notice par la personne au volant alors qu'en sa qualité de conducteur, le simple constat de la perte de contrôle du véhicule, plus précisément le simple constat de l'implication matérielle du véhicule dans l'accident, suffit pour que les juges retiennent une faute contre elle. La conclusion est la même du point de vue du droit à indemnisation de la personne au volant victime. À la différence du concept de conducteur, celui de gardien-passager transporté prémunit la personne au volant contre la limitation ou la suppression de son indemnisation sollicitée sur le fondement de la loi du 5 juillet 1985 au titre d'une simple faute. Seule une faute inexcusable à la condition qu'elle soit la cause exclusive de l'accident ou une faute intentionnelle peut autoriser une atteinte à son droit à indemnisation. Or les juges ont une conception particulièrement restrictive de la faute inexcusable.¹⁸¹ Même si la personne au volant se livrait à des occupations incompatibles avec l'activité de conduite, telle que la lecture d'un livre, d'un mail ou d'un SMS, permises par le fonctionnement du système, mais prosrites par le Code de la route, cela ne serait donc peut-être pas suffisamment grave pour recouvrir la qualification de faute inexcusable. Dans ces conditions, l'incapacité de la personne au volant à reprendre en main le véhicule à la suite du décrochage inopiné de l'aide

¹⁸¹ Est inexcusable « la faute volontaire d'une exceptionnelle gravité exposant sans raison valable son auteur à un danger dont il aurait dû avoir conscience » (Cass. 2e civ., 20 juil. 1987 (n°86-11.037/ n° 86-11.582/ n° 86-12.680/ n° 86-15.141/ n° 86-15.859/ n° 86-16.236/ n° 86-16.287/ n° 86-16.449/ n° 86-16.875), Bull. civ. II, n° 160 ; GAJC, 11 éd., n° 223, *Gaz. Pal.* 1988, 1, p. 26, obs. F. Chabas ; (n° 86-15.606), Bull. civ. II, n° 161 ; Cass. ass. Plén. 10 nov. 1995 (n° 94-13.912), Bull. civ. n° 6 ; *D.* 1995, p. 633, rapp. Y. Chartier ; *JCP éd. G.* 1996, II, 22564, concl. M. Jéol et note G. Viney ; *Gaz. Pal.* 1996, 1, p. 174, concl. M. Jéol ; *Gaz. Pal.* 1997, 1, p. 82, note F. Chabas ; *Defrénois* 1996, p. 762, obs. D. Mazeaud ; *RTD civ.* 1996, p. 187, obs. P. Jourdain. Par exemple, pour qu'une faute inexcusable soit retenue à l'encontre d'un piéton la réunion de certaines circonstances « correspondant à un stéréotype » est en effet nécessaire (JOURDAIN, P. Une application étonnamment large de la faute inexcusable du piéton. *RTD civ.* 2003, p. 721). Il faut notamment qu'il ait traversé brusquement une autoroute ou une voie à grande circulation en surgissant à la sortie d'un tunnel, en franchissant les glissières de sécurité ou en franchissant un terre plein planté de haies (Cass. 2e civ., 12 nov. 1987 (n°85-18528), Bull. civ. II, n° 222 ; CA, Aix en Provence, 12 avril 2006). Concernant le gardien-passager transporté, il a été affirmé que le fait pour le propriétaire d'un véhicule de confier à sa fille titulaire depuis peu de temps du permis de conduire la conduite du véhicule dont il avait conservé la garde ne saurait constituer de sa part une faute inexcusable (Cass. 2 e civ., 3 oct. 1990 (n° 89-16.113), Bull. civ. II, n° 174, *RTD civ.* 1991, p. 129, obs. P. Jourdain).

ou à surpasser l'aide ne sera vraisemblablement pas constitutive d'une telle faute. Mais les juges n'ont encore jamais examiné le comportement de la personne au volant sous l'angle de la faute inexcusable. La détention de pouvoirs de contrôle ou de direction sur le véhicule pourrait justifier qu'ils retiennent plus facilement une faute inexcusable.

130. En toutes hypothèses, le glissement des juges du concept de conducteur vers celui de gardien apparaît non seulement opportun pour les victimes, mais aussi avantageux sur certains points pour la personne au volant. Par contre, le fait que la qualité de gardien-passager transporté ne prémunisse pas nécessairement la personne au volant contre la reconnaissance d'une faute au titre de la perte de contrôle d'un véhicule à la suite du dysfonctionnement de l'aide est un inconvénient majeur. La reconnaissance d'une faute peut constituer pour la personne au volant, tant en sa qualité de conducteur qu'en sa qualité de gardien, une source de responsabilité exclusive sur le terrain de la contribution à la dette.

§ 2. LA FAUTE, UNE SOURCE DE RESPONSABILITE EXCLUSIVE DU CONDUCTEUR OU DU GARDIEN AU VOLANT

131. La reconnaissance d'une faute est préjudiciable pour la personne au volant lorsque la responsabilité civile d'un tiers est mise en cause sur le terrain d'un régime de responsabilité de plein droit (A).

132. Dans cette hypothèse, l'espoir d'une responsabilité finale et exclusive d'un tiers, plus précisément d'un fabricant, n'est pas pour autant vain, même si à l'heure actuelle il apparaît particulièrement hypothétique (B).

A. LA PRIVATION DU DROIT DE RECOURS VERS UN CORESPONSABLE NON FAUTIF

133. En cas de coresponsabilité, les coresponsables sont tenus *in solidum* de l'indemnisation de la victime, c'est-à-dire pour la totalité du montant de l'indemnisation à vis-à-vis de la victime. Même s'il n'est pas opposable à la victime, les juges procèdent à un

partage de responsabilité entre les coresponsables.¹⁸² Ce partage obéit à des règles précises. Ainsi, lorsque les coresponsables sont tous fautifs, il s'opère en proportion des fautes respectives de chacun des coresponsables.¹⁸³ Par exemple, un conducteur fautif, au titre du non-respect d'un stop, s'est vu imputer soixante-dix pour cent de la charge finale de l'indemnisation de la victime, tandis que le centre de transfusion coresponsable au titre d'un manquement à son obligation de résultat fut tenu d'en supporter que trente pour cent. Néanmoins, la répartition en proportion des fautes n'implique pas nécessairement que chacun des coresponsables se voie imputer une partie de la charge finale de l'indemnisation de la victime. En effet, c'est plus précisément en fonction de la gravité respective des fautes que le partage s'opère.¹⁸⁴ La gravité de la faute commise par un des coresponsables peut justifier qu'il se voit imputer la totalité de la charge finale de l'indemnisation de la victime. Lorsque la responsabilité de tous les coresponsables est retenue sur le terrain d'un régime de responsabilité sans faute, le partage intervient par parts viriles.¹⁸⁵ Enfin, lorsque l'un des coresponsables est tenu sur le terrain d'un régime de responsabilité pour faute et l'autre sur le terrain d'un régime de responsabilité sans faute, le coresponsable fautif supporte seul la charge finale de l'indemnisation de la victime. En effet, les juges n'autorisent pas le coresponsable fautif à exercer un recours contre un coresponsable non fautif.¹⁸⁶ Par contre, ce dernier bénéficie d'un droit de recours pour le tout contre le coresponsable fautif.¹⁸⁷ Une partie de la doctrine n'approuve pas que le coresponsable fautif n'ait pas de recours contre le coresponsable non fautif. Elle qualifie cette solution de « *byzantisme* » illustrant « *une*

¹⁸² Cass. 2e civ., 3 fév. 1983, *JCP éd. G.* 1984, II, 20183, note F. Chabas. Voir aussi BORE, J. La causalité partielle en noir et blanc ou les deux visages de l'obligation « in solidum ». *JCP éd. G.* 1971, I, 2369.

¹⁸³ Cass. Req., 24 fév. 1886, *S.* 1886, 1, 460. Le partage de responsabilité en proportion des fautes respectives s'applique également lorsque les coauteurs sont des conducteurs (Cass. 2e civ., 8 juil. 2004 (n°02-21.575), Bull. civ. II, n° 343 ; *D.* 2004, IR, p. 2836).

¹⁸⁴ ESMEIN P., Le nez de Cléopâtre ou les affres de la causalité. *D.* 1964, chron. p. 209.

¹⁸⁵ Cass. 2e civ., 19 mai 1969, Bull. civ. II, n° 162. Le partage de responsabilité par parts viriles s'applique également lorsque les coauteurs sont des conducteurs en l'absence de faute prouvée à la charge des conducteurs impliqués (Cass. 2e civ., 10 mai 1991 (n° 90-12.257), Bull. civ. II, n° 134 ; Cass. 2e civ., 8 juil. 2004 (n°02-21.575), Bull. civ. II, n° 343, préc.) ou si les circonstances de l'accident demeurent inconnues (BORE J., Le recours entre coobligés in solidum. *JCP éd. G.* 1967, I, 2126).

¹⁸⁶ Cass. 2e civ., 19 nov. 1970 (n° 69-11.898), Bull. civ. II n° 315 ; Cass. 3e civ., 22 juin 1977, Bull. civ. III, n° 283 ; Cass. 2e civ., 23 fév. 1983 (n°80-14.495), Bull. civ. II, n°54 ; *JCP éd. G.* 1984, I, 20124 note N. Dejean De La Bâtie.

¹⁸⁷ Cass. 2e civ., 11 juil. 1977 (n°75-15.669), Bull. civ. II, n° 185, *D.* 1978, 581 note E. Agostini ; Cass. 2e civ., 29 mars 2001 (n° 99-10.735), Bull. civ. II, n° 68 ; *D.* 2001, IR, p. 1285 ; *Resp. Civ. et assur.* 2001, chron. 14, par H. Groutel ; *Dr. et patr.* juill.-août 2001, p. 106, obs. F. Chabas ; *RTD civ.* 2001, p. 598, obs. P. Jourdain.

survivance archaïque de la supériorité de la responsabilité pour faute par rapport aux responsabilités objectives ». ¹⁸⁸

134. Au regard de ces règles, si les juges admettent une coresponsabilité entre la personne au volant (au titre d'un défaut de maîtrise ou d'une faute d'imprudence) et un tiers (au titre du dysfonctionnement de l'aide) et que la responsabilité du tiers est mise en cause sur le terrain d'un régime de responsabilité de plein droit, c'est la personne au volant qui supportera le poids de la charge finale de la réparation en son intégralité. En effet, si la victime actionne en paiement la personne au volant, non seulement celle-ci devra s'acquitter de l'intégralité du montant de l'indemnisation allouée à la victime, mais en outre, elle ne pourra pas exercer de recours en contribution contre le tiers. Si la victime actionne en paiement le tiers, il devra aussi s'acquitter du paiement du montant total de l'indemnisation allouée à la victime, *a contrario* il pourra se départir totalement de la charge finale de ce paiement en exerçant un recours en contribution contre la personne au volant.

135. Il est possible que les juges retiennent qu'à la fois un défaut de maîtrise ou une faute d'imprudence de la personne au volant et le dysfonctionnement de l'aide ont contribué à la survenance de l'accident dommageable. La personne au volant et le tiers mis en cause au titre du dysfonctionnement de l'aide seront alors désignés comme coresponsables. Or si la personne a mis en cause la responsabilité du tiers sur le terrain d'un régime de responsabilité de plein droit, elle sera privée de son droit de recours à l'égard du tiers.

136. La règle de l'imputation de la totalité de la charge finale de l'indemnisation au coresponsable fautif lorsque le coresponsable ne l'est pas repose sur l'équité. Pourtant, son application à l'hypothèse d'une coresponsabilité entre la personne au volant (au titre de la perte de contrôle du véhicule) et un tiers (au titre du dysfonctionnement de l'aide) aboutit à une répartition inéquitable de la charge finale de la réparation. La personne au volant serait tenue de supporter seule la charge finale de l'indemnisation de la victime alors que la source originelle de l'accident est le dysfonctionnement de l'aide. Elle se verrait reprocher son incapacité à récupérer une situation accidentogène créée par le dysfonctionnement d'une aide à la conduite alors qu'aucune formation à la conduite d'un véhicule équipé ne lui a été

¹⁸⁸ LE TOURNEAU Ph., *op. cit.*, 2008, § 1759.

dispensée. Plus encore, bien que le dysfonctionnement d'une aide à la conduite soit susceptible de recouvrir la qualification d'un fait générateur instituant une responsabilité de plein droit, il met pourtant en lumière une faute du fabricant : la mise en circulation d'un véhicule défectueux. *A contrario* si le comportement reproché à la personne au volant l'est sur le fondement de la responsabilité pour faute, il ne met pas en lumière une véritable faute, mais traduit seulement une mauvaise adaptation, voire une inadaptation de la personne au volant au fonctionnement d'une aide substitutive.

L'équité commanderait donc l'imputation de la totalité de la charge finale au fabricant ou au moins un partage de la charge finale entre la personne au volant et le fabricant du véhicule en proportion de leur rôle causal respectif. ¹⁸⁹ Mais en l'état du droit positif, un tel partage n'est pas envisageable. Nous prônons alors que les juges n'imputent une faute à la personne au volant d'un véhicule équipé d'une aide substitutive que lorsque son comportement traduit une transgression volontaire soit du Code de la route, comme le non-respect volontaire d'une priorité ou d'un feu rouge par exemple soit de la notice comme le détournement de l'usage de l'aide par exemple. Selon nous, seul un tel comportement peut justifier que la personne au volant soit privée de son recours contre un tiers coresponsable de plein droit de l'accident au titre du dysfonctionnement de l'aide. Ainsi, en l'absence de transgression volontaire du Code de la route ou de la notice, le tiers (le fabricant par exemple) seul responsable en application d'un régime de responsabilité de droit commun en raison du rôle causal du dysfonctionnement de l'aide serait tenu de supporter seul la charge finale de l'indemnisation de la victime.

137. Certes, la reconnaissance d'une faute contre la personne au volant constitue pour elle une source de responsabilité exclusive au stade de la contribution à la dette, mais l'espoir que la personne au volant parvienne à se départir de la totalité de la charge finale de la réparation du dommage de la victime sur un tiers n'est pas pour autant vain. Une exonération de la personne au volant est possible. Certes, en l'état du droit positif, il paraît peu probable qu'elle parvienne à s'exonérer, mais l'espoir qu'elle y parvienne dans un futur proche est permis.

¹⁸⁹ « *En fait, il semble que la clé de répartition la plus topique entre coresponsables est leur rôle causal dans l'accident* » (LAMBERT-FAIVRE Y., De la poursuite à la contribution : quelques arcanes de la causalité. D. 1992, chron. p. 313).

B. L'EXONERATION TOTALE DE LA PERSONNE AU VOLANT, UNE SOLUTION POSSIBLE
MAIS ACTUELLEMENT HYPOTHETIQUE

138. Si au stade de l'obligation à la dette, la personne au volant ne peut pas se prévaloir de la force majeure, tel n'est plus le cas au stade de la contribution à la dette. En effet, à ce stade la démonstration d'une faute pour imputer, même seulement partiellement, la charge finale de l'indemnisation de la victime à la personne au volant est exigée. Or si cette démonstration nécessite que les conditions de mise en œuvre imposées par l'article 1382 du Code civil soient réunies, elle implique également la possibilité pour le défendeur de soulever l'un des moyens de défense prévus par cet article. Cela apparaît clairement dans les arrêts précités dans lesquels les juges affirment la prévisibilité de la survenance d'un animal sur la chaussée. S'ils ont analysé cet événement sous l'angle de la force majeure, c'est parce que le comportement du conducteur se trouvait examiné sur le terrain de la responsabilité pour faute. Parce que la survenance de l'animal était prévisible, ils ont alors relevé un défaut de maîtrise contre le conducteur.¹⁹⁰ Dans ces conditions, sur le terrain de la contribution à la dette, la force majeure peut avoir un effet exonératoire pour la personne au volant.

139. Dans les deux hypothèses de perte de contrôle du véhicule à la suite du dysfonctionnement de l'aide qui nous préoccupent, la condition de l'imprévisibilité ou de l'irrésistibilité peut empêcher la personne au volant de s'exonérer. Dans la première hypothèse, la perte de contrôle du véhicule résulte de l'incapacité de la personne à reprendre le véhicule en main à la suite du décrochage inopiné de l'aide. Si la notice précisait le possible décrochage de l'aide dans certaines conditions de conduite ou atmosphériques, les juges peuvent retenir la prévisibilité de cet événement. Dans la seconde hypothèse, la perte de contrôle du véhicule procède de l'incapacité de la personne au volant à surpasser l'aide défaillante bien que son surpassement était techniquement possible. L'aide étant "surpassable" et le surpassement de l'aide possible malgré son dysfonctionnement, le critère de l'irrésistibilité peut s'opposer à la reconnaissance de la force majeure.

140. Certes, les juges du fond peuvent refuser d'admettre la prévisibilité et/ou l'irrésistibilité du dysfonctionnement s'ils souhaitent tenir compte des limites de la personne

¹⁹⁰ Cass. 2e civ., 5 juil. 2001 (n° 00-10.446), réf. préc. ; Cass. 2e civ., 11 janv. 2007 (n° 05-21.551), réf. préc.

au volant en matière de conduite d'un véhicule équipé. Mais ils pourraient être censurés par la Cour de cassation. Une autre voie doit être empruntée par les juges du fond. On observe qu'il arrive que la Cour de cassation exonère totalement le défendeur en s'émancipant des critères traditionnels de la force majeure. Tel est le cas si les conséquences de l'événement dont se prévaut le défendeur au titre de la force majeure ont été inévitables pour lui ou si l'événement dont se prévaut le défendeur au titre de la force majeure a joué un rôle exclusif dans la survenance du dommage. Dans ce contexte, nous pensons que les juges du fond pourraient exonérer totalement la personne bien que le dysfonctionnement de l'aide apparaisse prévisible ou résistible, et ce, sans nécessairement encourir la censure de la Cour de cassation s'ils relèvent l'inévitabilité de l'accident (1) ou le rôle causal exclusif du dysfonctionnement de l'aide (2).

1. La reconnaissance de l'inévitabilité de l'accident par la personne au volant

141. La Cour de cassation est dans une phase de réflexion au sujet des éléments constitutifs de la force majeure. Même si en apparence les trois conditions sont toujours imposées, la Cour de cassation pourrait finir par abandonner l'une d'elles, ou du moins par substituer celle de l'inévitabilité à l'une d'elles. C'est la condition de l'imprévisibilité qui peut être amenée à disparaître. Elle ne remporte pas les faveurs de la doctrine.¹⁹¹ Pour certains auteurs, elle n'est qu'un indice de l'irrésistibilité.¹⁹² D'autres proposent même sa suppression ou son remplacement par la condition de l'inévitabilité.¹⁹³ Par inévitabilité, il convient d'entendre « *l'impossibilité d'éviter les conséquences dommageables d'un événement dont la réalisation était prévisible* ». ¹⁹⁴

¹⁹¹ CARBONNIER J., *Droit civil. Tome 4, Les obligations*. 22e éd. refondue. Paris : PUF, 2000, n° 162, p. 308 ; STARCK B., ROLAND H., BOYER L., *Les Obligations. Tome 1. Responsabilité délictuelle*. 5e éd. Paris : Litec, 1996, n° 591, p. 265 ; MAZEAUD H., *JCP éd. G.* 1982, II, 19748 ; DEJEAN DE LA BATIE N., *JCP éd. G.* 1982, II, 19814 ; DURRY G., *RTD. civ.* 1972, p. 163.

¹⁹² ANTONMATTEI P.-H., *Contribution à l'étude de la force majeure* / préface de Bernard Teyssié. Tome 220, Paris : LGDJ, 1992.

¹⁹³ BACACHE-GIBEILI M., *op. cit.*, 2007, § 402 faisant référence à TUNC A., *D.* 1963, p. 674 ; DURRY G., *RTD. civ.* 1974, p. 161 ; ANTONMATTEI P.-H., Ouragan sur la force majeure. *JCP éd. G.* 1996, I, 3907 ; TERRE F., SIMLER Ph., LEQUETTE Y., *Droit civil- Les obligations*. 8e éd. Paris : Dalloz-Sirey, 2002, n° 557, p. 524 ; COUTANT-LAPALUS Ch., Variations autour de l'imprévisibilité de la cause étrangère. *LPA* 26 février 2002, n° 41, p. 15.

¹⁹⁴ BACACHE-GIBEILI M., *op. cit.*, 2007, § 402.

Si la Haute juridiction s'orientait dans la voie de la substitution de la condition de l'inévitabilité à celle de l'imprévisibilité, cela serait favorable pour la personne au volant. Il lui appartiendrait juste de démontrer qu'elle n'a pu éviter la survenance de l'accident à la suite du dysfonctionnement de l'aide. Ainsi, en cas de décrochage inopiné de l'aide, même s'il est survenu dans les conditions décrites par la notice, les juges pourraient exonérer la personne au volant s'il apparaîtrait que le décrochage de l'aide est survenu dans des conditions rendant l'évitement de l'accident impossible. Par contre, si le dysfonctionnement de l'aide ne s'étend pas à la manœuvre de dépassement, la condition de l'inévitabilité de l'accident ne pourra pas être retenue. À moins que les juges procèdent à une appréciation *in concreto* de l'"évitabilité" de l'accident, c'est-à-dire qu'ils tiennent comptes des limites ou de l'expérience de la personne au volant en matière de conduite d'un véhicule équipé d'une aide substitutive. L'inévitabilité de l'accident pourrait donc être retenue lorsqu'il apparaîtrait que la personne au volant n'est pas parvenue à dépasser l'aide, car elle était novice en matière de conduite d'un véhicule équipé de l'aide substitutive "dépassement" défaillante. Celle-ci établirait alors aussi la condition de l'irrésistibilité et par conséquent la personne au volant pourrait s'exonérer.

Le critère de l'"évitabilité" de l'accident permettrait aux juges de rendre des solutions respectueuses tant des intérêts de la personne au volant que des intérêts du fabricant. En effet, le caractère prévisible ou résistant du dysfonctionnement de l'aide ne s'opposerait plus nécessairement à l'exonération de la personne au volant. Pour autant, le constat du caractère prévisible et irrésistible du dysfonctionnement de l'aide n'exonérerait pas nécessairement la personne au volant.

142. La Cour de cassation se réfère au concept d'inévitabilité, mais la deuxième chambre civile paraît moins engagée que la première chambre civile dans la voie de la substitution de ce concept à celui d'imprévisibilité.¹⁹⁵ Par exemple, en 1971, la deuxième chambre civile de la Cour de cassation censura la cour d'appel pour n'avoir pas recherché « *si*

¹⁹⁵ Cass. 1re civ., 27 juin 2006 (n° 03-14.094), Bull. civ. I, n° 334 ; Cass. 1re civ., 27 juin 2006 (n° 03-16.607), Bull. civ. I, n° 335 ; *RTD com.* 2007, p. 224 ; note B. Bouloc ; Cass. ass. Plén., 14 avr. 2006 (n° 02-11.168), Bull. civ. n° 5 ; (n° 04-18.902), Bull. civ. n° 6 ; *BICC* 1er juil. 2006, rapp. Petit, concl. de Gouttes ; *D.* 2006 p. 1577, note P. Jourdain ; *D.* 2007, IR, p. 1131, obs. I. Gallmeister ; *D.* 2007, pan., p. 1933, obs. Ph. Brun ; *JCP éd. G.* 2006, II, 10087, note P. Grosser ; *JCP éd. E* 2006, 2224, n°11, obs. C. Legros ; *Gaz. Pal.* 11 juillet 2006 n° 192, p. 7, concl. R. de Gouttes ; *Defrénois* 2006, 1212, obs. É. Savaux ; *RLDC* 2006/29, n° 2129, note S. A. Mekki ; *LPA* 6 juill. 2006, p. 14, note Y. Le Magueresse ; *RTD civ.* 2006, p. 775, obs. P. Jourdain ; *D.* 2006, p. 1577, note P. Jourdain.

la faute du piéton [...] avait rendu l'accident inévitable ». ¹⁹⁶ De même, dans un arrêt en date du 24 janvier 1996, la deuxième chambre civile de la Cour de cassation approuva les juges du fond d'avoir indiqué que « *le réflexe pour le conducteur d'avoir lâché un court instant le volant est la conséquence de cet événement (l'éclatement d'un pneu) imprévisible, irrésistible et inévitable, constitutif de la force majeure* ». ¹⁹⁷ Elle avalisa la référence des juges du fond à l'inévitabilité. Néanmoins, alors que la cour d'appel se plaça sur le terrain des causes d'exonération, la Cour de cassation se situa au stade des conditions de mise en œuvre de la responsabilité du conducteur. En effet, elle affirma « *que, de ces constatations et énonciations, la cour d'appel a pu déduire, justifiant légalement sa décision, que M. S. [le conducteur] n'avait pas commis de faute* ». Le délaissement de la condition d'imprévisibilité ressort plus nettement des arrêts rendus par la première chambre civile de la Cour de cassation. ¹⁹⁸ L'imprévisibilité n'apparaît plus comme une condition nécessaire, mais seulement comme un indice. Plus précisément, l'imprévisibilité établit l'inévitabilité. ¹⁹⁹ Les arrêts rendus par l'Assemblée plénière de la Cour de cassation le 14 avril 2006 ²⁰⁰ auraient pu encourager la deuxième chambre civile à emprunter la même voie que la première chambre civile. Si l'Assemblée plénière affirme que la force majeure recouvre l'hypothèse d'un événement irrésistible et imprévisible, elle ne paraît pas imposer la réunion de ces deux conditions. ²⁰¹ Mais cette interprétation ne s'accorde pas avec le communiqué officiel de la Cour de cassation qui énonce que l'Assemblée plénière « *a réaffirmé la conception classique de la force majeure* ». ²⁰² C'est sans doute la raison pour laquelle dans ses arrêts rendus ultérieurement à ceux de l'Assemblée plénière, la deuxième chambre civile de la Cour de

¹⁹⁶ Cass. 2e civ., 24 mai 1971 (n° 70-10.641), Bull. civ. II, n° 187 ; *RTD civ.* 1972, p. 141, note G. Durry.

¹⁹⁷ Cass. 2e civ., 24 janv. 1996 (n° 94-10.923), Bull. civ. II, n° 7 ; réf. préc. En l'espèce, à la suite de l'éclatement d'un pneu de son véhicule, le conducteur perdit le contrôle de son véhicule, se déporta sur la voie de circulation inverse et heurta le véhicule qui s'y trouvait.

¹⁹⁸ Cass. 1re civ., 9 mars 1994 (n° 91-17.459/ 91-17.464), Bull. civ. I, n° 91 ; *RTD civ.* 1994, p. 871, note P. Jourdain ; Cass. 1re civ., 6 nov. 2002 (n° 99-21.203), Bull. civ. II, n° 258 ; *JCP éd. G.* 2003, I, 152, n° 32 s., obs. G. Viney ; *CCC* 2003, comm. n° 53, note L. Leveneur ; *LPA* 1^{er} sept. 2003, n° 174, p. 11 note F. Bastien-Rabner ; *RTD civ.* 2003, p. 301, obs. P. Jourdain ; *RDC* 2003, p. 59, obs. Ph. Stoffel-Munck.

¹⁹⁹ JOURDAIN P., Exigence de l'imprévisibilité de la force majeure après les arrêts d'Assemblée plénière du 14 avril 2006 : la division persiste au sein de la Cour de cassation ! Florilège d'arrêts. *RTD civ.* 2007, p. 574.

²⁰⁰ Cass. ass. Plén., 14 avr. 2006 (n° 02-11.168), Bull. civ. n° 5 ; (n° 04-18.902), Bull. civ. n° 6 ; réf. préc..

²⁰¹ JOURDAIN P., Force majeure : l'incertitude demeure après les arrêts d'Assemblée Plénière. *RTD civ.* 2006 p. 775.

²⁰² Cour de cassation, Communiqué relatif à l'arrêt n° 537 du 14 avril 2006 rendu par l'Assemblée Plénière. Disponible sur : < <http://www.courdecassation.fr> >.

cassation indiqua expressément que la force majeure comporte trois éléments ²⁰³ ou perpétua l'imprévisibilité comme condition de la force majeure. ²⁰⁴

143. Pour le moment, l'imprévisibilité est toujours un élément constitutif de la force majeure. Mais cela ne signifie pas nécessairement que la réflexion de la Cour de cassation amorcée au sujet des éléments constitutifs de la force majeure est achevée. Même si ce n'est pas pour demain, l'inévitabilité pourrait bien finir par évincer l'imprévisibilité. Le raisonnement dans le cadre du concept de l'inévitabilité n'est pas la seule voie que les juges du fond peuvent emprunter pour exonérer totalement la personne au volant bien que le dysfonctionnement de l'aide apparaisse prévisible ou résistible pour la personne au volant.

2. La reconnaissance du rôle exclusif du dysfonctionnement de l'aide dans la survenance de l'accident

144. Il est arrivé aux juges d'exonérer totalement un défendeur en ne se référant pas à la force majeure, mais en retenant le rôle « exclusif », « déterminant » ou « unique » de la cause étrangère alléguée. ²⁰⁵ La Cour de cassation affirma même « *que si le rôle « exclusif » de la cause étrangère est établi, il n'est pas nécessaire, pour rejeter l'action en responsabilité, de caractériser spécialement l'impossibilité où s'est trouvé le défendeur de la prévoir et d'en éviter les effets* ». ²⁰⁶ Très peu d'arrêts font état de cette jurisprudence, mais chacun de ces arrêts fut rendu par la Cour de cassation. Les juges du fond pourraient donc appliquer cette jurisprudence à l'hypothèse d'un accident de la circulation impliquant un véhicule équipé d'une aide à la conduite en relevant le rôle exclusif du dysfonctionnement de l'aide dans la survenance de l'accident, et ce, même si l'aide était "surpassable". Le décrochage inopiné de l'aide se prêterait d'ailleurs particulièrement bien à la reconnaissance du rôle exclusif du dysfonctionnement de l'aide dans la survenance de l'accident. Les juges pourraient aussi

²⁰³ Cass. 2e civ., 13 juil. 2006 (n°05-17.199).

²⁰⁴ Cela transparait plus particulièrement dans les affaires où la responsabilité civile de la SNCF est en cause (par exemple : Cass. 2e civ., 13 juil. 2006 (n° 05-10.250), Bull. civ. II, n° 216 ; *JCP éd. G.* 2006, actu. 428, par F. Terré.

²⁰⁵ Cass. 2e civ., 27 oct. 1975, *D.* 1976, IR, p.° 27 ; Cass. 2e civ., 10 déc. 1975, *D.* 1976, IR, p.° 51 ; TGI Paris, 20 fév. 1976 ; *JCP éd. G.* 1977, IV, p. 256 ; Cass. 3e civ., 7 juin 1989 ; Cass. 3e civ., 8 juil. 1998 (n° 96-14.520), Bull. civ. III, n° 157 ; Cass. 1re civ., 6 oct. 1998 (n° 96-12.540), Bull. civ. I, n° 269 ; *D. Affaires* 1998, p. 1809, obs. J. F. ; *JCP éd. G.* 1999, II. 10186, note Y. Aubrée ; *RTD civ.* 1999, p. 113, obs. P. Jourdain ; Cass. 3e civ., 8 nov. 2005 (n° 04-17.701), Bull. civ. III, n° 212.

²⁰⁶ VINEY G., JOURDAIN P., *op. cit.*, 2006, § 394.

retenir le rôle exclusif du dysfonctionnement de l'aide même s'il ne s'étendait pas à la manœuvre de surpassement de l'aide, dès lors qu'il apparaîtrait que le surpassement de l'aide n'aurait pas permis d'éviter l'accident.

145. En réalité, si les juges du fond appliquaient cette jurisprudence, ils ne se statueraient pas en termes d'exonération, mais constateraient plutôt que « *le lien de causalité entre le fait du défendeur et le dommage fait défaut ou n'est pas assez direct pour que la responsabilité du défendeur soit engagée* ». ²⁰⁷ Plus exactement, ils apprécieraient implicitement la causalité dans le cadre de la théorie de causalité adéquate, en ce sens qu'ils retiendraient le fait « adéquatement » causal comme seule cause juridique. ²⁰⁸ Il est vrai que pour la Cour de cassation, l'équivalence des conditions, ²⁰⁹ propice à la reconnaissance d'une coresponsabilité, apparaît comme le principe de référence en matière de causalité. ²¹⁰ Dans un arrêt en date du 27 mars 2003, la première chambre civile de la Cour de cassation affirma qu'en l'espèce « *le lien de causalité est direct et certain puisqu'en l'absence de survenance de l'accident, le dommage ne se serait pas produit alors que si des fautes successives imputables à des auteurs différents ont pu jouer un rôle causal sur ce poste de préjudice, ainsi que le soutient le FGA, cette pluralité des causes, à supposer qu'elle soit démontrée, n'est pas de nature à faire obstacle à l'indemnisation de l'entier dommage par l'auteur initial par application du principe de l'équivalence des causes dans la production d'un même dommage en matière de responsabilité délictuelle* ». De même, dans un arrêt en date du 25 janvier 2007, la Cour de cassation reprocha aux juges du fond d'avoir mis hors de cause l'assureur du conducteur au motif que « *la causalité certaine, directe et unique entre la transfusion (à la suite de l'accident) et le dommage causé à la victime du seul fait de la défektivité du produit transfusé* » était démontrée sans avoir constaté « *l'absence de faute du conducteur du véhicule impliqué dans l'accident* ». ²¹¹ Mais la Cour de cassation n'a pas expressément rejeté la causalité adéquate pour apprécier le lien de causalité. Elle pourrait donc admettre que les

²⁰⁷ VINEY G., JOURDAIN P., *op. cit.*, 2006, § 394.

²⁰⁸ « *Dans les espèces évoquées, ce n'est pas au titre de la force majeure que l'exonération est obtenue, mais en raison du caractère exclusivement - ou plutôt « adéquatement » - causal du fait de la victime ou du tiers* » (VINEY G., JOURDAIN P., *op. cit.*, 2006, § 394).

²⁰⁹ La théorie de l'équivalence des conditions fut élaborée au 19^{ème} siècle par l'auteur allemand Von Buri (cette théorie a été exposée en France par P. Marteau. *La notion de causalité dans la responsabilité civile*. th. Aix en provence, 1913). Elle retient comme causes juridiques toutes les conditions qui ont été nécessaires à la réalisation du dommage.

²¹⁰ BRUN Ph., art. préc. *RLDC* juillet/août 2007, p. 15.

²¹¹ Cass. 2e civ., 25 janv. 2007 (n°06-13.611/ n°06-12.106), réf. préc..

juges du fond s'y soient référés pour "exonérer" la personne au volant d'un véhicule équipé d'une aide qui aurait dysfonctionné.

146. Même s'il est infime, l'espoir d'une exonération totale de la personne au volant au titre du rôle causal du dysfonctionnement de l'aide à la conduite dans la survenance de l'accident ne doit donc pas être abandonné. L'existence de cet espoir est d'autant plus importante que si l'action reconventionnelle exercée contre un tiers est fondée sur un régime de plein droit, lorsqu'une faute est imputée à la personne au volant son exonération par le biais de la force majeure ou de « *la cause étrangère exclusive* » peut être la seule échappatoire à sa désignation comme débiteur exclusif de l'indemnisation de la victime sur le terrain de la contribution à la dette.

Conclusion du chapitre

147. L'exercice, par le conducteur ou le gardien d'un véhicule équipé d'un recours en responsabilité contre un tiers, au titre du rôle causal de l'aide, entraîne l'application du droit commun. Or celle-ci se révèle défavorable pour le conducteur et le gardien du véhicule équipé. Non seulement la démonstration du rôle causal joué par l'aide peut être particulièrement difficile, voire impossible, mais en outre une faute peut être imputée à la personne au volant tant en sa qualité de conducteur qu'en sa qualité de gardien-passager transporté au titre de son incapacité à récupérer une situation accidentogène née du dysfonctionnement de l'aide. Pour le gardien-passager transporté, il s'agit d'une faute d'imprudence. Or ces deux facteurs sont susceptibles d'empêcher un partage de la charge finale de l'indemnisation de la victime avec un tiers au stade de la contribution à la dette.

*

148. Même si la personne au volant parvient à établir le rôle causal de l'aide et qu'aucune faute ne lui est imputée, d'autres obstacles peuvent se dresser devant elle et s'opposer à un partage de la charge finale de l'indemnisation de la victime avec un tiers. En effet, le droit commun de la responsabilité civile est particulièrement avantageux pour les fabricants. Il peut donc les préserver contre l'imputation, même seulement en partie, de la charge finale de l'indemnisation de la victime au titre du rôle causal joué par l'aide dans la survenance de l'accident dommageable.

Chapitre IV. Un droit commun favorable aux fabricants

149. La mise en œuvre du régime de responsabilité de droit commun applicable, c'est-à-dire la responsabilité du fait des produits défectueux, dans le contexte particulier d'un accident de la circulation impliquant un véhicule équipé d'une aide substitutive se révèle particulièrement protectrice pour les fabricants et les fournisseurs (*SECTION I*).

150. Ce sont surtout les intérêts des constructeurs automobiles qui se trouvent préservés par la mise en œuvre du droit commun de la responsabilité car ils peuvent exploiter le principe de la liberté contractuelle afin de se libérer, partiellement ou totalement, de la charge de la réparation du dommage causé à la victime par le véhicule équipé de l'aide (*SECTION II*).

SECTION I. L'APPLICATION D'UN REGIME PROTECTEUR DES INTERETS DES FABRICANTS ET DES FOURNISSEURS

151. L'exercice d'un recours par le conducteur ou le gardien d'un véhicule équipé d'une aide substitutive pour faire valoir, au stade de la contribution à la dette, l'intervention causale de l'aide dans la survenance de l'accident ou du dommage entraîne l'application, à titre principal, de la responsabilité du fait des produits défectueux (§ 1).

152. L'application de ce régime est opportune pour les fabricants et les fournisseurs, car elle les prémunit efficacement de l'imputation, en partie ou en totalité, de la charge finale de l'indemnisation de la victime de l'accident de la circulation (§ 2).

§ 1. LA SUPREMATIE DE LA RESPONSABILITE DU FAIT DES PRODUITS DEFECTUEUX

153. Si le régime de la responsabilité du fait des produits défectueux s'applique à titre principal, c'est parce que la Cour de justice de l'Union européenne (la CJUE) consacra la suprématie de la responsabilité du fait des produits défectueux sur les autres régimes de responsabilité (A) dès lors que leurs conditions de mise en œuvre apparaissent identiques à celles de la responsabilité du fait des produits défectueux (B).

A. UNE SUPREMATIE CONSACREE PAR LA CJUE

154. De prime abord, la primauté de la responsabilité du fait des produits défectueux sur les autres régimes de responsabilité peut se justifier par le principe *specialia generalibus derogant*. Toutefois, l'article 1386-18 du Code civil précise que l'applicabilité des régimes de droit commun subsiste malgré l'institution du régime spécial de responsabilité que constitue la responsabilité du fait des produits défectueux. Mais cette interprétation française de l'article 13 de la directive du 25 juillet 1985 relative à la

responsabilité du fait des produits défectueux ²¹² (1) ne correspond pas à celle de la CJUE. En effet, cette dernière proclama la suprématie de la responsabilité du fait des produits défectueux sur les régimes de responsabilité, y compris la responsabilité contractuelle, reposant sur un fondement identique au sien (2).

1. L'interprétation française de l'article 13 de la directive communautaire

155. L'article de 13 de la directive du 25 juillet 1985 précise que « [...] la victime d'un dommage peut se prévaloir [...] de la responsabilité contractuelle ou extracontractuelle ou [...] d'un régime spécial de responsabilité existant au moment de la notification de la présente directive ». Pour le législateur français, il signifie que les victimes d'un dommage causé par le défaut de sécurité d'un produit disposent de la liberté de fonder leur action sur le régime de responsabilité de leur choix. ²¹³ L'article 1386-18 du Code civil transposant l'article 13 indique donc que « les dispositions du présent titre ne portent pas atteinte aux droits dont la victime d'un dommage peut se prévaloir au titre du droit de la responsabilité contractuelle ou extracontractuelle ou au titre d'un régime spécial de responsabilité. Le producteur reste responsable des conséquences de sa faute et de celle des personnes dont il répond. Le producteur reste responsable des conséquences de sa faute et de celle des personnes dont il répond ». ²¹⁴ Mais cette interprétation de l'article 13 de la directive du 25 juillet 1985 fut remise en cause par la CJUE.

²¹² Directive n° 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 du 7 août 1985, p. 29.

²¹³ FAUCHON P., *Rapport fait au nom de la commission des Lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du Règlement et d'administration générale sur la proposition de loi, adoptée avec modifications par l'Assemblée Nationale en deuxième lecture relative à la responsabilité du fait des produits défectueux*. Paris, 7 avril 1998, n° 377, session 1997-1998. Disponible sur : < <http://www.senat.fr> >).

²¹⁴ La dernière phrase de cet article peut apparaître comme « surabondante » sauf à considérer qu'elle « permettra sans difficulté (et sans avoir recours à l'art. 470 -1 C. pr. pén.) la constitution de partie civile » (CHABAS F., La loi du 19 mai 1998 et le droit commun. *Gaz. Pal.* 1999, 1, doct. p. 565).

2. La remise en cause de l'interprétation française par la CJUE

156. À la lecture de plusieurs arrêts de la CJUE en date du 25 avril 2002,²¹⁵ il apparaît que la responsabilité du fait des produits défectueux prime sur les régimes de responsabilité reposant sur un fondement identique, ce qui n'est pas le cas de la garantie des vices cachés et de la responsabilité pour faute. En effet, la CJUE indiqua, en substance, que « *l'article 13 de la directive ne saurait être interprété comme laissant aux États membres la possibilité de maintenir un régime général de responsabilité du fait des produits défectueux différent de celui prévu par la directive [...] la référence, à l'article 13 de la directive, aux droits dont la victime d'un dommage peut se prévaloir au titre de la responsabilité contractuelle ou extracontractuelle doit être interprétée en ce sens que le régime mis en place par ladite directive, lequel, aux termes de son article 4, permet à la victime de demander réparation dès lors qu'elle rapporte la preuve du dommage, du défaut du produit et du lien de causalité entre ce défaut et le dommage, n'exclut pas l'application d'autres régimes de responsabilité contractuelle ou extracontractuelle reposant sur des fondements différents, tels que la garantie des vices cachés ou la faute* ». ²¹⁶ La CJUE confirma cette jurisprudence dans un arrêt en date du 10 janvier 2006. ²¹⁷ Toutefois, dans

²¹⁵ CJUE, 25 avril 2002 (C-52/00), *D.* 2002, AJ, p. 1670, obs. C. Rondey ; *D.* 2002, p. 2462, note Ch. Larroumet ; *D.* 2002, somm. p. 2937, note J.-P. Pizzio ; *JCP éd. G.* 2002, p. 2164, note G. Viney ; *CCC* 2002, n° 117, note G. Raymond. ; *RTD civ.* 2002, p. 523, note P. Jourdain ; *RTD civ.* 2002, p. 868, obs. J. Raynard. ; *RTD com.* 2002, p. 585, obs. M. Luby ; *CCC.* 2003, p. 7, note P. Oudot ; *RDC* 2003, p. 107, obs. Ph. Brun ; CJUE, 25 avr. 2002, (C-154/00), *RTD civ.* 2002, p. 868, obs. J. Raynard ; *RTD com.* 2002, p. 585, obs. M. Luby ; *JCP éd. G.* 2002, p. 2164, note G. Viney ; *CCC* 2002, n° 117, note G. Raymond. *CCC.* 2003, p. 7, note P. Oudot ; CJUE, 25 avril 2002, (C-183/00), *D.* 2002, p. 2458, note J. Calais-Auloy ; *D.* 2002, p. 2462, note Ch. Larroumet ; *D.* 2002, Somm. p. 2937, note J.-P. Pizzio ; *JCP éd. G.* 2002, p. 2164, note G. Viney ; *D.* 2003, somm. p. 463, obs. D. Mazeaud ; *RTD civ.* 2002, p. 523, obs. P. Jourdain. ; *RTD civ.* 2002, p. 868, obs. J. Raynard ; *RTD com.* 2002, p. 585, obs. M. Luby ; *CCC* 2003, p. 7, note P. Oudot ; *RDC* 2003, p. 107, obs. Ph. Brun.

²¹⁶ CJUE, 25 avril 2002 (C-183-00), pts. 30 et 31. La CJUE précisa aussi que « *la directive ne contient aucune disposition autorisant explicitement les États membres à adopter ou à maintenir, sur les questions qu'elle règle, des dispositions plus strictes pour assurer un niveau de protection plus élevé aux consommateurs* » (CJUE, 25 avril 2002 (C-154-00), pt 14) que « *la directive poursuit, sur les points qu'elle réglemente, une harmonisation totale des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres* » (CJUE, 25 avril 2002, (C- 154/00), pts. 10 à 20 ; (C-52/00), pts. 14 à 24, et (C-183/00), pts. 23 à 32) et « *que le fait que la directive prévoit certaines dérogations ou renvoie sur certains points au droit national ne signifie pas que, sur les points qu'elle réglemente l'harmonisation n'est pas complète* » (CJUE, 25 avril 2002 (C.-52/00), pt. 19). La directive de 1985, d'harmonisation totale, constitue donc « *le plafond de ce que les États membres ont le droit de prévoir dans leurs droits internes respectifs* » (RIEHM Th., Produits défectueux : quel avenir pour les droits communs ? L'influence communautaire sur les droits français et allemand. *D.* 2007, p. 2749).

²¹⁷ CJUE, 10 janv. 2006, (C-402/03) ; *RTD civ.* 2006, p. 333, note P. Jourdain ; *D.* 2006 p. 1259, obs. C. Nourissat.

aucun de ces arrêts elle ne précisa le fondement de la responsabilité du fait des produits défectueux. Pourtant, cette information est capitale tant de manière générale pour les victimes que dans l'hypothèse qui nous préoccupe pour le conducteur ou le gardien du véhicule équipé. En effet, contrairement aux autres régimes de responsabilité, la responsabilité du fait des produits défectueux accorde un caractère exonératoire au risque de développement.²¹⁸ Ces derniers peuvent donc être tentés de contourner son application en agissant sur le fondement d'un régime qui ne serait pas concerné par la primauté de la responsabilité du fait des produits défectueux. La détermination de la portée de la primauté de ce régime de responsabilité est donc importante.

B. UNE SUPREMATIE SUR LES REGIMES FONDES SUR DES CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE IDENTIQUES

157. Nous pensons que ce sont les conditions de mise en œuvre de la responsabilité du fait des produits défectueux (défaut de sécurité, dommage et lien de causalité) qui en constituent le fondement. Plus précisément, c'est la condition du défaut de sécurité qui délimite la portée de ce régime (1).

158. Si la responsabilité du fait des produits défectueux s'attache principalement à imputer une responsabilité aux fabricants, à titre secondaire elle vise également les fournisseurs. L'idée d'une action reconventionnelle du conducteur ou du gardien du véhicule équipé fondée sur un régime de droit commun reposant sur un fondement identique à celui de la responsabilité du fait des produits défectueux, mais exercée contre un fournisseur doit donc être abandonnée (2).

²¹⁸ « Le producteur est responsable de plein droit à moins qu'il ne prouve : [...] 4° 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 » (C. civ., art. 1386-11, 4).

1. Le défaut de sécurité, le facteur déterminant la suprématie de la responsabilité du fait des produits défectueux

159. La CJUE n'a pas précisé le fondement de la responsabilité du fait des produits défectueux. Elle a seulement indiqué que la suprématie de ce régime de responsabilité ne visait pas la garantie des vices cachés et la responsabilité pour faute. Certes, cette information est un indice pour déterminer quel est le fondement de ce régime de responsabilité, mais il n'est pas pertinent dans la mesure où il peut recouvrir plusieurs interprétations. Si l'on adopte une conception large du fondement, la responsabilité du fait des produits défectueux repose sur un fondement objectif. Elle s'impose alors sur tout régime de responsabilité sans faute.²¹⁹ Si l'on s'appuie sur une conception plus étroite du fondement, le défaut de sécurité est le fondement de la responsabilité du fait des produits défectueux.²²⁰ Dès lors, la responsabilité du fait des produits défectueux n'exclurait pas l'application de la responsabilité du fait des choses, car cette dernière repose sur la garde et non sur un défaut de sécurité. Par contre, son application l'emporterait sur celle de l'obligation prétorienne de sécurité.²²¹ Il est même possible d'aller plus loin en considérant que les conditions de mise en œuvre de ce régime, c'est-à-dire un défaut de sécurité, un dommage et un lien de causalité entre les deux, constituent le fondement de ce régime de responsabilité.²²² La responsabilité du fait des produits défectueux primerait alors tout régime de responsabilité dont les conditions de mise en œuvre reviennent à démontrer l'existence d'un défaut de sécurité d'un produit, d'un dommage et d'un lien de causalité entre les deux. Cette dernière approche nous paraît la plus fidèle à l'esprit de la

²¹⁹ C'est-à-dire l'obligation prétorienne de sécurité et la responsabilité du fait des choses.

²²⁰ « *La jurisprudence française se fonde, comme la directive, sur une obligation de sécurité concernant les produits* » (CALAIS-AULOY J., Menace européenne sur la jurisprudence française concernant l'obligation de sécurité du vendeur professionnel. *D.* 2002, p. 2458). « *La responsabilité objective prévue et organisée par le texte communautaire repose sur le défaut de sécurité du produit* » (BACACHE-GIBEILI M., *op. cit.*, 2007, § 613).

²²¹ HALPERIN J.-L., La naissance de l'obligation de sécurité. *Gaz. Pal.* 23 septembre 1997, p. 1176 ; LAMBERT-FAIVRE Y., Fondement et régime de l'obligation de sécurité. *D.* 1994, chron. p. 81 ; MAZEAUD D., Le régime de l'obligation de sécurité. *Gaz. Pal.* 23 sept. 1997, p. 1201.

²²² PIZZIO J.-P., Rapports entre le régime mis en place par la directive du 25 juillet 1985 sur la responsabilité des produits défectueux et les autres régimes de responsabilité. *D.* 2002, somm. p. 2937 ; BORGHETTI J.-S., La responsabilité du fait des produits et la protection des intérêts professionnels. *D.* 2009, p. 1731 (note sous CJUE, 1^{re} ch., 4 juin 2009 (n° C-285/08) ; RIEHM Th., Produits défectueux : quel avenir pour les droits communs ? L'influence communautaire sur les droits français et allemand. *D.* 2007, p. 2749 ; OUDOT P., L'application et le fondement de la loi du 19 mai 1998 instituant la responsabilité du fait des produits défectueux : les leçons du temps. *Gaz. Pal.* 15 novembre 2008, n° 320, p. 6, n° 10).

directive.²²³ La démonstration d'un dommage et d'un lien de causalité étant propre à tout régime de responsabilité, c'est donc le fait générateur, c'est-à-dire le défaut de sécurité, qui va définir la portée de la suprématie de ce régime de responsabilité.

160. Le défaut de sécurité est un concept particulièrement large. Il recouvre l'hypothèse dans laquelle un produit « *n'offre pas à la sécurité à laquelle on peut légitimement s'attendre* ». ²²⁴ L'utilisation du pronom « *on* » traduit que ce n'est pas l'attente particulière de la victime qui est visée, mais l'attente du « *grand public* ». ²²⁵ Le fabricant d'une aide à la conduite doit alors tenir compte des besoins en terme de sécurité aussi bien des conducteurs âgés que des conducteurs inexpérimentés ou professionnels. De même, c'est l'attente légitime de « *sécurité* » qui doit être prise en considération. Cela

²²³ L'arrêt de la CJUE du 4 juin 2009 (CJUE, 1re ch., 4 juin 2009 (C-285/08), *RDC* 2009, p. 1381, note G. Viney ; *RTD civ.* 2009, p. 738, obs. P. Jourdain ; *D.* 2009, chron. p. 2047, note J. Rochfeld ; *RLDC* 2009, p. 27, note J.-P. Bugnicourt ; *JCP éd. G.* 2009, p. 34, note P. Jourdain ; *Gaz. Pal.* 1 septembre 2009, n° 244, p. 4, note P. Oudot ; *D.* 2009, p. 1731, note J.-S. Borghetti ; *JCP éd. G.* 2009, p.44, note Y. Picod) peut s'interpréter dans ce sens au regard de la question préjudicielle posée. Cette question était la suivante : « *la Cour de cassation demande, en substance, si la directive 85/374 s'oppose à l'interprétation d'un droit national ou à l'application d'une jurisprudence interne établie selon lesquelles la victime peut demander réparation du dommage causé à une chose destinée à l'usage professionnel et utilisée pour cet usage, dès lors que cette victime rapporte seulement la preuve du dommage, du défaut du produit et du lien de causalité entre ce défaut et le dommage* » (pt. 14).

²²⁴ C. civ., art. 1386-4 al. 1. L'exigence qu'un produit mis en circulation présente « *la sécurité à laquelle on peut légitimement s'attendre* » n'est pas inconnue du droit français. Elle figure à l'article L.221-1 du code de la consommation. Le code de la consommation et le code civil utilisent donc un concept commun. Cette cohérence s'explique sans doute par la complémentarité de ces deux codes. Si le Code de la consommation vise la prévention des dommages causés par un produit défectueux, le Code civil quant à lui traite de la réparation des dommages causés par un produit défectueux (GHESTIN J., La directive communautaire du 25 juillet 1985 sur la responsabilité du fait des produits défectueux. *D.* 1986, chron., p. 135).

²²⁵ L'expression grand public apparaît dans le sixième considérant de la directive n° 85/374/CEE du Conseil du 25 juillet 1985 (réf. préc.). De manière générale, elle renvoie au « *bon père de famille* » (LAMBERT S., Responsabilité du fabricant d'un médicament vétérinaire mal utilisé. *D.* 2006, p. 565 ; L'expression « *grand public* » serait « *la version moderne du bon père de famille* » : LEVENEUR L., *Le défaut*. in : *La responsabilité du fait des produits défectueux*. Actes du colloque du 27 octobre 1998. LPA 28 décembre 1998, n° 155, p. 28), à « *l'homme raisonnable* » (PICOD Y., CHEVRIER É., Commentaire sous le chapitre premier « Prévention ». *Code de la consommation* 2008, Dalloz, p. 303). Plus précisément, c'est l'attente des consommateurs qui est visée l'article 9 de la directive du 25 juillet 1985 précise que la responsabilité du fait des produits défectueux vise à réparer les dommages causés exclusivement à une chose « *d'un type normalement destiné à l'usage ou à la consommation privés et* » « *utilisée par la victime principalement pour son usage ou sa consommation privés* ». Ainsi, il s'agirait pour le fabricant d'une aide à la conduite de tenir compte des besoins en terme de sécurité aussi bien des conducteurs âgés que des conducteurs inexpérimentés ou professionnels. Toutefois, si le « *on* » vise le « *grand public* », il peut y avoir des « *on* » « *de multiples sortes* » (JAMIN Ch., La loi n°98-389 du 19 mai 1998 relative à la responsabilité du fait des produits défectueux. *RTD civ.* 1998, p. 763). Par exemple, l'attente légitime concernant un produit diffère selon que l'on s'attache à un acheteur intermédiaire ou à un acheteur final (JAMIN Ch., art. préc. *RTD civ.* 1998, p. 763).

signifie que le produit mis en circulation ne doit pas porter atteinte « à la personne », ²²⁶ c'est-à-dire à la sécurité d'une personne, plus précisément à sa sécurité physique. ²²⁷ Toutefois, ce n'est pas parce qu'un produit porte atteinte à la sécurité d'une personne qu'il est nécessairement considéré comme défectueux. En effet, le défaut de sécurité ne se confond pas avec le dommage. ²²⁸ Les juges doivent s'attacher à l'attente légitime. On sait que cette formule n'implique aucune référence aux termes du contrat ²²⁹ ou à « l'inaptitude du produit à l'usage ». ²³⁰ Néanmoins, il n'est pas évident de déterminer ce que le grand public peut légitimement attendre d'un produit en terme de sécurité. Par exemple, il paraît évident que le fait de vouloir sécher un animal de compagnie dans un micro-onde constitue une attente illégitime. Mais il est plus difficile de déterminer s'il est légitime d'utiliser directement la plaque tournante pour chauffer ou réchauffer des aliments. ²³¹

161. Le législateur précise que la sécurité du produit s'apprécie en tenant « 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 ». ²³² Cette indication par le législateur des critères pertinents pour apprécier si un produit présente la sécurité à laquelle on peut légitimement s'attendre apparaît alors opportune.

²²⁶ C. civ., art. 1386-2 al.1^{er}.

²²⁷ LAMBERT S., Responsabilité du fabricant d'un médicament vétérinaire mal utilisé. *D.* 2006, p. 565. Un auteur n'exclut pas l'atteinte à la sécurité mentale et souligne à cet égard que certains jeux vidéos pourraient ainsi compromettre la sécurité mentale des enfants (LE TOURNEAU, Ph. *op. cit.*, 2008, § 8418).

²²⁸ Cass. 1^{re} civ., 23 sept. 2003 (n° 01-13.063), Bull. civ. I, n° 188 ; réf. préc..

²²⁹ Ce concept est fréquemment utilisé en matière contractuelle (VINEY G., *La mise en place du système français de responsabilité pour le défaut de sécurité de leurs produits*. In : *Propos sur les obligations et quelques autres thèmes fondamentaux du droit*. Mélanges offerts à Jean-Luc Aubert. Paris : Dalloz-Sirey, 2005, p. 329). Mais la responsabilité du fait des produits défectueux est applicable à l'égard des cocontractants comme à l'égard des tiers. L'appréciation du défaut de sécurité doit donc se faire indépendamment du contrat.

²³⁰ Le sixième considérant de la directive n° 85/374/CEE du Conseil du 25 juillet 1985 indique en effet que « la détermination du caractère défectueux d'un produit doit se faire en fonction non pas de l'inaptitude du produit à l'usage [...] ». Ainsi, le défaut de sécurité se détacherait du vice caché. Toutefois, un auteur pense que doivent être considérés comme défectueux au sens de la directive du 25 juillet 1985 « les produits inaptes à leur usage normal » (MARKOVITS Y., La directive CEE du 25 juillet 1985 sur la responsabilité du fait des produits défectueux. T. 211, Paris : L.G.D.J., 1990, n° 37). Plus précisément, un produit affecté d'un vice caché sera considéré comme défectueux dès lors que l'inaptitude du produit à son usage affecte la sécurité attendue du produit.

²³¹ JAMIN Ch., art. préc. *RTD civ.* 1998, p. 763.

²³² C. civ., art. 1386-4 al. 2.

Le critère de la « *présentation du produit* » implique la prise en considération de l'aspect extérieur du produit ainsi que des documents l'accompagnant, ²³³ c'est-à-dire les informations figurant sur ces supports. ²³⁴ Par exemple, les risques liés à une utilisation habituelle ²³⁵ mais aussi inhabituelle du produit dès lors qu'elle est prévisible ²³⁶ doivent être mentionnés. Si la présentation du produit s'avère incomplète ou manque de clarté pour appréhender les limites de sécurité d'un produit, ce dernier peut être considéré comme affecté d'un défaut de sécurité. ²³⁷ Par exemple, le véhicule équipé d'un coussin gonflable de sécurité fut considéré comme défectueux au motif que « *l'utilisateur d'un véhicule équipé d'un coussin gonflable de sécurité ne peut légitimement s'attendre à être brûlé, étant de surcroît observé qu'il n'est pas contesté que ni le fabricant ni le vendeur ne l'ont informé des risques encourus à cet égard* ». ²³⁸ Par le biais du critère de la présentation du produit, le défaut d'information se trouve donc intégré dans l'appréciation du défaut de

²³³ JOURDAIN P., L'insuffisance d'information sur les risques de l'utilisation d'un produit comme critère de sa défectuosité. *RTD civ.* 2007, p. 139.

²³⁴ La directive du 25 juillet 1985 étant « *l'héritière* » (GHESTIN J., La directive communautaire du 25 juillet 1985 sur la responsabilité du fait des produits défectueux. *D.* 1986, chron., p. 135) de la Convention de Strasbourg (Convention du Conseil de l'Europe du 27 janvier 1977 sur la responsabilité du fait des produits en cas de lésions corporelles ou de décès. Strasbourg, STCE n° 091. Disponible sur : <<http://conventions.coe.int>>), il paraît pertinent de s'y référer. Le fait que la source de la directive de 1985 soit la Convention de 1977 apparaît à travers l'esprit de ces deux textes (GHESTIN J., art. préc., *D.* 1986, chron., p. 135). La directive comme la Convention substituent à la faute le défaut de sécurité comme fondement de la responsabilité du fait des produits défectueux. De même, ces deux textes définissent le défaut de sécurité comme le fait pour un produit de ne pas présenter la sécurité à laquelle on peut légitimement s'attendre. Mais, seule la directive accorde un effet exonératoire au risque de développement. La référence à la Convention révèle que « *l'expression « présentation du produit » doit être interprétée comme incluant non seulement les avertissements ou les instructions d'emploi incorrects ou incomplets, mais également l'absence d'instructions d'emploi ou d'avertissements* » ainsi que « *la commercialisation du produit et la publicité* » (Rapport explicatif du Conseil de l'Europe sur la Convention européenne sur la responsabilité du fait des produits en cas de lésions corporelles ou de décès (STCE n° 091). Disponible sur : <<http://conventions.coe.int>>).

²³⁵ Par exemple, la présentation d'un vaccin faisant état du risque de la survenue exceptionnelle de la sclérose en plaques, le vaccin en cause n'a pas été qualifié de produit défectueux en dépit de la réalisation de ce risque (Cass. 1re civ., 22 mai 2008 (n° 06-14.952), Bull. civ. I, n° 147 ; réf. préc.).

²³⁶ CAZENEUVE B., La responsabilité du fait des produits en France et en Europe. Paris : Dunod, 2005.

²³⁷ Le quatrième considérant de la Résolution du 17 décembre 1998 relative au mode d'emploi des biens de consommation techniques indique « *qu'un mode d'emploi inadéquat peut affecter la présentation des produits et constituer un facteur à prendre en compte avec toutes les autres circonstances pertinentes quand il s'agit d'examiner si des produits sont défectueux* » (Résolution n° 98/C 411/01 du Conseil du 17 décembre 1998, relative au mode d'emploi des biens de consommation techniques, JOUE du 31 décembre 1998).

²³⁸ CA Riom, 24 avril 2002.

sécurité. ²³⁹ C'est pourquoi un produit peut être considéré comme défectueux « indépendamment de tout vice interne ». ²⁴⁰

Concernant la formule « usage qui peut en être raisonnablement attendu », avec l'éclairage de l'article L.221-1 du code de la consommation, il apparaît qu'elle ne vise pas seulement l'usage normal. « Il peut aussi s'agir éventuellement d'un autre usage » ²⁴¹ dès lors que celui-ci est prévisible. Le législateur a donc créé un équilibre entre les intérêts des producteurs et ceux des usagers, privant ces derniers du bénéfice de l'application de la responsabilité du fait des produits défectueux en cas de comportement anormal, d'usage « déraisonnable » ou « abusif », dès lors que ce mauvais usage n'est pas prévisible. ²⁴² Par exemple, le fait d'utiliser une tondeuse à gazon pour tondre des haies est un usage déraisonnable. ²⁴³ De même, « lorsqu'une fiche électrique correspond seulement aux prises électriques de 230V, aucun utilisateur ne peut attendre qu'elle puisse être utilisée à 500V sans incident ». ²⁴⁴ Ainsi, le producteur doit s'attacher à ce que le produit présente la sécurité attendue, même dans des conditions anormales d'usage du moment qu'elles sont

²³⁹ JOURDAIN P., note préc., *RTD civ.* 2007, p. 139. Cela constitue une nouveauté. En effet, avant le défaut d'information concernant la sécurité d'un produit n'était pas pris en compte dans le cadre de l'obligation prétorienne de sécurité. Il fallait alors agir sur le terrain de la faute, que la faute soit contractuelle ou délictuelle. Nous avons choisi de désigner ce type de défaut de sécurité par la formule « défaut extrinsèque de sécurité ».

²⁴⁰ «Le produit peut être défectueux au sens des articles 1386-1 et 1386-4 dès lors qu'il ne présente pas une sécurité suffisante, et ce indépendamment de tout vice interne » (BATTEUR A., L'application de la loi du 19 mai 1998 relative à la responsabilité du fait des produits dans les rapports entre professionnels. *LPA*, 8 octobre 2001 n° 200, p. 5 ; JOURDAIN P., note préc., *RTD civ.* 2007, p. 139).

²⁴¹ LEVENEUR L., art. préc. *LPA* 28 décembre 1998, n° 155, p. 28. Par exemple, si l'utilisation de la colle comme drogue n'est pas un usage raisonnable, il s'agit cependant d'un usage raisonnablement attendu du point de vue sociétal tout comme le sous gonflage des pneus ou la surcharge du véhicule provoquant l'éclatement des pneus (SIMON J., *Observations des professionnels sur l'introduction en droit français de la directive européenne sur la responsabilité du fait des produits défectueux*. In : *Sécurité des consommateurs et responsabilité du fait des produits défectueux*. Colloque des 6 et 7 novembre 1986 / sous la direction de Jacques Ghestin. Tome 193 Paris : LGDJ, 1987, p. 197).

²⁴² Délégation de l'Assemblée Nationale pour l'Union Européenne, *Rapport d'information sur le Livre vert de la Commission européenne, sur la responsabilité civile du fait des produits défectueux (COM [1999] 396 final – document E 1296)*. Paris, 19 octobre 2000, n° 2669, p. 24. Disponible sur : < www.assemblee-nationale.fr >.

²⁴³ GHESTIN J., *La directive communautaire et son introduction en droit français*. In : *Sécurité des consommateurs et responsabilité du fait des produits défectueux*. Colloque des 6 et 7 novembre 1986 / sous la direction de Jacques Ghestin. Tome 193 Paris : LGDJ, 1987, p. 119. On retrouve cette logique sur le terrain de la responsabilité du fait des choses. Si la victime d'un dommage causé par le biais d'une chose a détourné sciemment l'usage de cette chose alors même que cette dernière ne présentait aucun risque dans le cadre d'une utilisation normale, elle ne saurait prétendre à une indemnisation de la part du gardien car la chose ne saurait être qualifiée d'instrument du dommage (Cass. 2e civ., 24 fév. 2005 (n°03-18.135), Bull. civ. II, n° 52 ; *D.* 2005, p. 1395, note N. Damas ; *RTD civ.* 2005, p. 407, obs. P. Jourdain).

²⁴⁴ STRAUB W., art. préc. p. 11.

prévisibles. Dès lors, si un régulateur de vitesse permet au conducteur de maintenir une vitesse constante bien supérieure à la vitesse réglementée, le véhicule peut être considéré comme étant affecté d'un défaut de sécurité. Son producteur doit alors prendre des mesures de sécurité ²⁴⁵ destinées à pallier les risques inhérents à cette utilisation avant de mettre en circulation le véhicule pour éviter de voir sa responsabilité engagée sur le fondement de la responsabilité du fait des produits défectueux.

La prise en compte du moment de la mise en circulation permet « *de ne pas assimiler l'obsolescence ou l'usure au défaut* », ²⁴⁶ « *de ne pas décourager le progrès technologique : la perfectibilité d'un produit est dans la nature des choses et elle ne saurait d'évidence être à elle seule constitutive d'un défaut* ». ²⁴⁷ On peut se demander si la volonté du législateur de tenir compte du moment de la mise en circulation ne sous-entend pas que l'attente de sécurité, du moins pour certains produits, peut être moins élevée au moment de la mise en circulation. En effet, pour certains produits - les produits alimentaires par exemple - l'attente de sécurité est plus élevée que pour d'autres. *A contrario* l'attente de sécurité ne peut-elle pas être atténuée pour certains produits comme les nouvelles technologies ? Ne peut-on pas imaginer que l'appréciation de la sécurité à laquelle on peut légitimement s'attendre soit susceptible de varier avec le temps et la généralisation du système ? ²⁴⁸

Le renvoi à « *toutes les circonstances* » autorise la prise en compte de nombreux éléments tels l'homologation, la certification du produit et le respect des règles de l'art ²⁴⁹ par le producteur. ²⁵⁰ En effet, le Code de la consommation impose au responsable de la première

²⁴⁵ Il pourra s'agir de mises en garde particulières lors de l'usage du produit telles qu'une préconisation sur la notice d'utilisation (l'aération de la pièce dans laquelle une colle à très fortes émanations toxiques est utilisée) ou de mesures matérielles de sécurité telles que la conception d'emballages ne pouvant être aisément ouverts par de jeunes enfants ou des adaptations du produit destinées à renforcer la sécurité (LEVENEUR L., *art. préc.* LPA 28 décembre 1998, n° 155, p. 28).

²⁴⁶ CARTOU E., La transposition en droit français de la directive sur la responsabilité du fait des produits. LPA 11 avril 1997, n°44, p. 4.

²⁴⁷ BRUN Ph., *Responsabilité civile extracontractuelle*. Paris : Litec- Éditions du JurisClasseur, 2005, n°899.

²⁴⁸ MICHEL G., MONETTI M., PIERRE Ph., SLIM H. *rapport préc.*, 2003.

²⁴⁹ ZAVARO M., Les règles de l'art. *Gaz. Pal.* 4 novembre 2000 n° 309, p. 3.

²⁵⁰ En effet, l'examen du droit positif montre que les juges du fond sont tenus de rechercher si le non-respect des exigences d'une autorisation de mise sur le marché d'un médicament quant aux mentions devant figurer sur le conditionnement affecte la sécurité à laquelle on peut légitimement s'attendre (Cass. 1re civ., 21 juin 2005 (n° 02-18.815), Bull. civ., I, n° 275 ; D. 2006, p. 565, note S. Lambert). D'autre

mise sur le marché de vérifier que le produit est conforme aux prescriptions en vigueur en matière de sécurité.²⁵¹ Toutefois, la conformité du produit aux prescriptions en vigueur n'empêche pas les juges d'engager la responsabilité du producteur sur le fondement de la responsabilité du fait des produits défectueux, ce régime ne reposant pas sur la sécurité "légalement" attendue, mais sur la sécurité "légitimement" attendue. Or « *le mot « légitimement » a une portée plus générale que le mot « légalement » ; en d'autres termes, la simple observation de règles impératives de droit et des normes imposées par les autorités n'élimine pas la responsabilité* ». ²⁵² À cet égard, le législateur a précisé explicitement que « *Le producteur peut être responsable du défaut alors même que le produit a été fabriqué dans le respect des règles de l'art ou de normes existantes ou qu'il a fait l'objet d'une autorisation administrative* ». ²⁵³ Le fait qu'un fabricant ait respecté l'une des nombreuses obligations particulières de sécurité imposées en matière de fabrication d'un véhicule équipé ²⁵⁴ n'exonère donc pas le producteur. Par contre, l'article 1386-11 5° du Code civil indique le producteur peut s'exonérer s'il démontre « *que le défaut est dû à la conformité du produit avec des règles impératives d'ordre législatif ou réglementaire* ». « *Cette exonération se justifie donc à la fois par l'effet justificatif attaché à « l'ordre de la loi » et lorsque le texte défectueux est de nature réglementaire par l'existence d'un « fait du Prince » qui apparaît comme une cause étrangère* ». ²⁵⁵ Si le défaut de sécurité du

part, le renouvellement systématique d'une autorisation de mise sur le marché est pris en considération lors de l'appréciation de l'existence d'un défaut de sécurité, plus précisément les juges du fond examinent si le produit présente « *la sécurité réglementaire à laquelle on peut légitimement s'attendre* » (CA Versailles, 17 mars 2006 (n°04/08327)).

²⁵¹ C. consom., art. L.212-1.

²⁵² Conseil de l'Europe, *rapp. préc.*, § 35. Si le respect de normes de sécurité peut entrer dans l'appréciation de la sécurité apportée par le produit au titre de « toutes les circonstances », il ne prémunit pas nécessairement le producteur contre la mise en œuvre de sa responsabilité.

²⁵³ « *Le producteur peut être responsable du défaut alors même que le produit a été fabriqué dans le respect des règles de l'art ou de normes existantes ou qu'il a fait l'objet d'une autorisation administrative* » (C. civ., art. 1386-10). Le fait qu'un véhicule équipé d'une aide ait été homologué, fabriqué ou conçu le produit conformément aux règles de l'art, à un code de bonne conduite (BRAC M., *Codes de bonne conduite : quand les sociétés jouent à l'apprenti législateur*. Disponible sur : < <http://www.glose.org> > ; OSMAN F., Avis, directives, codes de bonne conduite, recommandations, déontologie, éthique, etc. : réflexion sur la dégradation des sources privées du droit. *RTD civ.* 1995 p. 509 ; THIBIERGE, C. Le droit souple. Réflexion sur les textures du droit. *RTD civ.* 2003, p. 599) n'exonérerait donc pas le producteur. Sur ce point on note une similitude entre la responsabilité du fait des produits défectueux et le droit commun (par exemple : Cass. 1re civ., 27 janv. 1998 (n°96-11.603), Bull. civ I, n° 33 ; *D. aff.* 1999, p. 330, obs. J. F. ; *Resp. civ. et assur.* 1998, n° 127).

²⁵⁴ GUILBOT M., LARCHER F., et al. *AJAR Aspects juridiques des aides au respect de la règle de conduite*. Rapport final. PREDIT, Convention DSCR/INRETS, 2010, chapitre 5

²⁵⁵ VINEY G., JOURDAIN P., *Op. cit.*, 2006, § 784-2.

véhicule équipé d'une aide à la conduite trouve sa source dans une norme impérative, ²⁵⁶ le législateur ayant par exemple imposé l'emplacement de l'aide dans l'habitacle donc une conception précise du véhicule, le producteur pourra s'exonérer. ²⁵⁷

Ainsi, le défaut de sécurité peut être soit un défaut intrinsèque, ²⁵⁸ c'est-à-dire un défaut inhérent au produit tel le défaut de fabrication (un vice par exemple) ou de conception, ²⁵⁹ soit un défaut extrinsèque, ²⁶⁰ c'est-à-dire un défaut d'information. ²⁶¹ En toutes hypothèses, il doit affecter la sécurité pour recouvrir la qualification de défaut de sécurité. ²⁶²

162. Le défaut de sécurité tel qu'entendu par la directive du 25 juillet 1985 étant également le fait générateur de l'obligation prétorienne de sécurité, celle-ci n'a donc plus vocation à s'appliquer, du moins pour les défauts de sécurité postérieurs à l'entrée en vigueur de la loi de transposition de la directive. Cette loi a été adoptée le 19 mai 1998. Pour les autres régimes de responsabilité, y compris la responsabilité pour faute et la garantie des vices cachés, ²⁶³ leur applicabilité doit être écartée au bénéfice de la responsabilité du fait des produits défectueux, dès lors qu'il apparaît que l'établissement du fait générateur (un vice de la structure, un vice caché, ²⁶⁴ un défaut de conformité ²⁶⁵ ou

²⁵⁶ TESTU F.-X., MOITRY J.-H., La responsabilité du fait des produits défectueux, commentaire de la loi 98-389 du 19 mai 1998. *D. aff.* 1998, n. 1, p. 3.

²⁵⁷ « On songe par exemple à un règlement qui interdirait aux constructeurs automobiles d'installer des systèmes de verrouillages des portes arrières des véhicules, motif pris des risques causés par ces systèmes en cas d'immersion. Le constructeur, assigné à la suite de la chute d'un enfant pourrait se réfugier derrière l'ordre de la loi » (BRUN Ph., *op. cit.*, 2e éd., 2009, § 749).

²⁵⁸ La définition de ce concept figure au sein du glossaire en annexe.

²⁵⁹ Le défaut de fabrication a deux caractéristiques : il est isolé, en ce sens qu'il n'affecte qu'un pourcentage de la production de masse d'un produit, et aléatoire, en ce sens qu'il ne traduit pas une faute du producteur. Comme le défaut de fabrication, le défaut de conception est aléatoire. Par contre à la différence du défaut de fabrication, il affecte l'ensemble des produits (CARTOU E., art. préc., *LPA* 11 avril 1997, n°44 p. 4).

²⁶⁰ La définition de ce concept figure au sein du glossaire en annexe.

²⁶¹ BATTEUR A., art. préc., *LPA*, 8 octobre 2001 n° 200, p. 5 ; JOURDAIN P., note préc., *RTD civ.* 2007, p. 139.

²⁶² Il s'agit principalement de la sécurité physique. Un auteur n'exclut pas la sécurité mentale (LE TOURNEAU Ph., *op. cit.*, 2008, § 8418).

²⁶³ Les arrêts du 25 avril 2002 (CJUE, 25 avr. 2002 (C-52/00), (C-154/00), (C-183/00), réf. préc.) pouvaient laisser penser que ces régimes n'étaient absolument pas concernés par la suprématie

²⁶⁴ Cependant, pour un auteur il va de soi que la garantie des vices cachés demeure mobilisable aux côtés de la responsabilité du fait des produits défectueux (COEFFARD P., *Garantie des vices cachés et*

une faute)²⁶⁶ revient à mettre en lumière un défaut de sécurité. Cette interprétation de la portée de la suprématie de la responsabilité du fait des produits se trouve confortée par un arrêt du 11 juin 2008 rendu par la cour d'appel de Grenoble.²⁶⁷ Les magistrats grenoblois ont rejeté l'action en indemnisation fondée sur l'article 1382 du Code civil au titre de la vente d'un produit défectueux au motif que les demandeurs n'établissaient « aucune faute distincte du défaut de sécurité du produit ». ²⁶⁸ Nous ne partageons donc pas l'opinion d'un auteur selon laquelle la théorie de la garde de la structure et du comportement ²⁶⁹ peut connaître un nouveau souffle en raison de la volonté des victimes de contourner l'application de la responsabilité du fait des produits défectueux. ²⁷⁰ En effet, si la démonstration de l'existence d'un vice de la structure met en lumière un défaut de sécurité, c'est la responsabilité du fait des produits défectueux qui s'appliquera. ²⁷¹ Il est fort probable que cela soit souvent le cas. Avec la consécration de la suprématie de la responsabilité du fait des produits défectueux « en définitive, c'est alors pratiquement tout le droit commun de la responsabilité qui est écarté au bénéfice du régime institué par la loi

« responsabilité contractuelle de droit commun ». Poitiers : LGDJ, 2005, § 192). Cela tient au fait que la garantie des vices cachés vise l'inaptitude d'une chose à son usage et non le défaut de sécurité. Toutefois, l'inaptitude d'une chose à son usage peut porter atteinte à la sécurité à laquelle on peut légitimement s'attendre et par conséquent recouvrir la qualification de défaut de sécurité.

²⁶⁵ C. consom., art. L.211-1 à L.212-1. Un bien présente un défaut de conformité dès lors qu'il n'est pas propre « à l'usage habituellement attendu d'un bien semblable » (C. consom., art. L 211-5°1) ou à un usage spécial convenu lors de la vente » (C. consom., L. 211-5°2).

²⁶⁶ Délictuelle ou contractuelle, par exemple un manquement à l'obligation contractuelle d'information.

²⁶⁷ CA Grenoble, 11 juin 2008 (n° 06/04305) ; *JCP éd. G* 2008, IV, 2926.

²⁶⁸ Certes, on trouve un arrêt dans lequel il a été jugé que la seule fourniture d'un produit défectueux constituait une faute délictuelle (BORGHETTI J.-S., Les juges du fond relèvent le défi de la responsabilité du fait des produits. *RDC* 2009, p. 542). Néanmoins, dans la mesure où cet arrêt a été rendu dans le domaine des produits sanguins, la portée de cette jurisprudence doit vraisemblablement être limitée à ce domaine.

²⁶⁹ TUNC A., Garde de la structure et garde du comportement dans la responsabilité du fait des choses inanimées. *JCP éd. G*. 1957, I, 1384.

²⁷⁰ BACACHE-GIBEILI M., *op. cit.*, 2007, § 613.

²⁷¹ Pour autant, le régime de la responsabilité du fait des choses conserverait tout de même une utilité (pour les choses en mouvement, pour les choses affectées d'un vice de la structure ne s'apparentant pas à un défaut de sécurité). D'ailleurs, la tendance n'est pas à sa suppression car « les juridictions n'en font pas un usage abusif et que sa suppression créerait un vide juridique » (ANZIANI A., BÉTEILLE L., *Rapport d'information fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du Règlement et d'administration générale par le groupe de travail relatif à la responsabilité civile*. Paris, 15 juillet 2009, n°556, session extraordinaire 2008-2009. Disponible sur : < <http://www.senat.fr> >).

*n° 98-389 du 19 mai 1998 dont on avait dit pourtant que c'était une loi qui ne servait à rien ».*²⁷²

163. Un véhicule équipé d'une aide à la conduite est un produit au sens de la responsabilité du fait des produits défectueux.²⁷³ Plus précisément, le véhicule équipé est le produit fini et l'aide à la conduite est une partie composante. Dans l'hypothèse qui nous préoccupe, quand bien même le conducteur ou le gardien aurait exercé son recours sur le fondement d'un autre régime de responsabilité que la responsabilité du fait des produits défectueux, la démonstration du rôle causal de l'aide dans la survenance de l'accident aboutira toujours à la démonstration de l'existence d'un défaut de sécurité. Le régime de la responsabilité du fait des produits défectueux sera donc applicable.

164. L'intervention causale d'une aide peut se manifester sous deux formes : une mauvaise interaction entre l'homme (la personne au volant) et la machine (l'aide) et son dysfonctionnement.

Concernant la mauvaise interaction homme-machine, celle-ci peut avoir plusieurs origines. Elle peut résulter d'une mauvaise conception ergonomique du véhicule. Par exemple, il a été jugé *« qu'en concevant une ergonomie (du cockpit) susceptible d'entraîner, dans certaines conditions, des erreurs aux conséquences fondamentales et qui, en l'espèce, sont en relation certaine avec le dommage, X. a commis une faute de négligence constitutive d'une faute civile ».*²⁷⁴ Le choix de l'emplacement de l'aide au sein de l'habitacle peut se révéler accidentogène. Cette circonstance établit que le véhicule n'apporte pas la sécurité à laquelle le grand public pouvait légitimement s'attendre. La responsabilité du fait des produits défectueux est donc applicable.

²⁷² PIZZIO J.-P., note préc. *D.* 2002, somm. p. 2937.

²⁷³ *« Est un produit 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 »* (C. civ., art. 1386-1)

²⁷⁴ Trib. corr. Colmar, 7 nov. 2006. La responsabilité du concepteur d'un avion a été retenue sur le terrain de la responsabilité du fait personnel. Si les faits ont été analysés sous l'angle de ce régime de responsabilité et non sous celui de la responsabilité du fait des produits défectueux c'est parce qu'ils se sont produits avant l'entrée en vigueur de la loi du 19 mai 1998 transposant la directive du 25 juillet 1985. Si les faits s'étaient produits après l'entrée en vigueur de cette loi, un défaut de sécurité aurait été vraisemblablement retenu.

La mauvaise interaction homme-machine peut aussi être révélée par un mauvais usage de l'aide par la personne au volant. Le mauvais usage peut être "normal" ou "anormal". Seul le mauvais usage "normal" de l'aide retient notre attention. En effet, seul « *l'usage qui peut (en) être raisonnablement attendu* » d'un produit joue un rôle en matière d'appréciation de l'existence d'un défaut de sécurité.²⁷⁵ Le terme "raisonnablement" montre que ce n'est pas que le "bon" usage qui est visé. Néanmoins, le mot "attendu" indique que seul le mauvais usage prévisible peut être admis. Ainsi, par mauvais usage "normal", il faut entendre le mauvais usage prévisible. La détermination du mauvais usage prévisible n'est toutefois pas facile. Par exemple, dans l'hypothèse où un véhicule équipé d'un système de redressement de trajectoire et d'un système anticollision circulerait sur l'autoroute, deux interprétations divergentes du fait que la personne au volant s'autorise un court assoupissement sont possibles. Alors que pour certains, ce comportement reflète un mauvais usage prévisible de l'aide, d'autres peuvent réfuter cette analyse. En toutes hypothèses, si les juges admettent la prévisibilité du mauvais usage d'une aide par la personne au volant, cela établit l'existence d'un défaut de sécurité. Le mauvais usage prévisible d'une aide peut trouver sa source dans la mauvaise qualité du mode d'emploi. Cela révèle également l'existence d'un défaut de sécurité, plus précisément d'un défaut de sécurité extrinsèque.

Enfin, la mauvaise interaction homme-machine peut émerger d'une conception de l'aide inadaptée à l'activité de conduite. En effet, si la conception de l'aide se révèle accidentogène, elle mettra en lumière un défaut de sécurité. Les travaux réalisés par les psychologues-ergonomes seront pertinents pour démontrer l'existence d'un tel défaut de sécurité. Certains de ces travaux montrent que les aides à la conduite, bien qu'elles soient destinées à soulager le conducteur dans l'exécution de sa tâche de conduite et à renforcer la sécurité routière, peuvent ne pas avoir l'effet escompté ou même pour certaines être créatrices de nouveaux risques. Par exemple, il est souligné qu'un système embarqué d'information ou de communication entraîne une détérioration des performances de conduite. Celle-ci s'explique à la fois par la surcharge de traitement de l'information et l'interférence attentionnelle sélective, c'est-à-dire « *une désorientation de la sélection attentionnelle de la scène visuelle ou une cécité visuelle* » que le système génère.²⁷⁶

²⁷⁵ C. civ., art. 1386-4 al. 2.

²⁷⁶ LEMERCIER C., *Systèmes d'information et de communication embarqués et distraction du conducteur*. In *Psychologie du conducteur- Psycho²*. Actes du Colloque organisé à Boulogne-Billancourt par

D'autres travaux mettent en lumière les difficultés rencontrées par les conducteurs à bord d'un véhicule équipé d'un limiteur de vitesse. Il ressort en effet de ces travaux que : « *les principales difficultés rencontrées par ces conducteurs [participant à une expérimentation] novices au moment de la mise en oeuvre du système au début du trajet (section 1) se situent au niveau de la difficulté à évaluer l'état du système notamment au niveau de l'affichage de l'information sur l'activation de la fonction et sur le franchissement de la consigne de vitesse limite (7/14). Ensuite ont été évoquées les modalités de réactivation de la consigne une fois après avoir franchit le point dur (5/14), enfin la sélection de la commande adéquate a été confondue avec celle des phares (3/14). Au moment où ils ont ressenti l'entrée en action du limiteur, c'est la sensation d'absence de réactivité au niveau de la pédale d'accélération qui est nettement perçue par la quasi-majorité des conducteurs (15). Pas si loin de cette première idée, ils nous ont parlé de l'idée de freinage (7/19). C'est donc au travers de la sensation cinétique que les conducteurs perçoivent l'action du limiteur. Or cette intervention est ressentie comme un accroissement de l'autonomie de la voiture que l'on note par l'emploi du pronom personnel "elle" au détriment du conducteur qui s'exprime à la voix passive ; ils sont quatorze à en témoigner. Loin de s'exprimer à la première personne comme s'il faisait corps avec sa voiture, le conducteur perçoit un décalage entre l'impulsion qu'il donne et la réponse apportée par la voiture, réponse qui ne semble pas être assimilée à un dysfonctionnement mais plutôt à une rupture dans la dynamique de la conduite. Ils mettent l'accent sur ce décalage ressenti dans l'action entre le fait d'accélérer et le fait de se sentir bloqué ou freiné, actions qui en temps normal sont distinctes dans la conduite. Enfin sur les sensations créées par l'intervention du système au moment où la pédale d'accélération ne réagit plus, les conducteurs ont exprimé à nouveau ce décalage entre leur action et le comportement attendu de la voiture faisant apparaître l'étrangeté de la situation qui constitue une vraie surprise pour eux. Lorsqu'il a été question de franchir le point dur, c'est au niveau de la forte pression à exercer sur la pédale pour déconnecter le limiteur de vitesse que les réactions se sont faites (13), mettant en évidence la spécificité du geste à fournir avec le terme "à fond" qui revient fréquemment. L'absence de réaction alors qu'ils sont au maximum de la pédale d'accélération souligne, au-delà de leur manque d'habitude,*

le geste spécifique à exercer sur la pédale qui pourtant ne permet d'atteindre le résultat souhaité. 11/17 conducteurs ont éprouvé un trouble au moment où ils sont déjà au maximum. Pour atteindre la désactivation du système, les individus ont eu à forcer plus que ce qu'ils s'y attendaient. C'est lorsqu'ils veulent dépasser le point dur que l'impression de dysfonctionnement de la pédale d'accélérateur peut survenir. Les quatre conducteurs plutôt sportifs trouvent le temps de latence long quand quatre conducteurs dans la moyenne du groupe s'en satisfont. Ce n'est pas au niveau de la contrainte exercée sur la pédale d'accélération que situent les résistances à l'utilisation de ce système, mais plutôt au moment de la récupération de l'accélération, que celle-ci soit insuffisante ou trop marquée ». ²⁷⁷ Ces travaux cautionnent donc le sentiment ressenti et décrit par certains conducteurs d'un véhicule équipé d'un régulateur de vitesse pour expliquer l'accident dans lequel ils se trouvent impliqués. Il s'agit de l'impossibilité de surpasser le système en raison de la dureté de la pédale d'accélération. ²⁷⁸ Lors de l'expérimentation réalisée dans le cadre des travaux précités, le surpassement du limiteur était techniquement possible. Dans la plupart des affaires dans lesquelles un véhicule équipé d'un régulateur de vitesse se trouve accidenté, les conducteurs mettent en avant le dysfonctionnement du régulateur de vitesse pour justifier leur incapacité à surpasser l'aide en raison de la dureté de la pédale d'accélération. De leur côté, les fabricants indiquent que la dureté de la pédale n'était pas anormale et que le conducteur aurait dû l'actionner plus fort pour surpasser le système. Ils imputent donc l'accident à la personne au volant et non à un dysfonctionnement du régulateur de vitesse. ²⁷⁹ La seule décision de justice publiée à notre connaissance ne permet pas de connaître la position des juges en matière civile, la question de l'indemnisation des victimes ayant été réglée par la voie transactionnelle. Pour notre part, nous pensons que même si aucun dysfonctionnement de l'aide n'est décelé par les experts, la conception du régulateur de vitesse en ce qu'elle implique une dureté de la pédale d'accélération et un pressage particulièrement fort pour surpasser le système apparaissant inadaptée, elle peut suffire pour les juges considèrent que le régulateur de vitesse n'apporte pas la sécurité légitimement attendue et par conséquent relèvent un défaut de sécurité.

²⁷⁷ PERVANÇON M., PAGES E., préc. 2006, p. 22-23.

²⁷⁸ MATHON P., *Les Français se méfient du régulateur de vitesse*. 13 avril 2005. Disponible sur : <<http://lci.tfl.fr>>.

²⁷⁹ MATHON P., *Régulateurs : Renault s'explique*. 20 avril 2005. Disponible sur : <<http://lci.tfl.fr>>.

Si le rôle causal d'une aide à la conduite dans la survenance d'un accident peut résulter d'une mauvaise interaction homme-machine, il peut également trouver sa source dans le dysfonctionnement de l'aide à la conduite. La défaillance de l'aide peut apparaître à travers le constat d'une exécution d'actes de conduite de manière inopinée. Elle peut aussi ressortir de l'inexécution ou d'une mauvaise exécution des tâches de conduite qui lui étaient imparties. Enfin, elle peut se manifester à travers le fait que le dépassement de l'aide se soit révélé impossible. Si les juges relèvent cette défaillance technologique du véhicule, il est vraisemblable qu'ils retiennent un défaut de sécurité. En effet, l'accident ou le dommage de la victime établit une atteinte à la sécurité légitimement attendue.

165. La suprématie de la responsabilité du fait des produits défectueux aurait pu être limitée à l'hypothèse de la mise en cause de la responsabilité d'un producteur, c'est-à-dire principalement d'un fabricant. Or tel n'est pas le cas. Elle s'étend également à celle d'un fournisseur.

2. Une suprématie étendue à la mise en œuvre de la responsabilité d'un fournisseur

166. Le fondement de la responsabilité du fait des produits défectueux réside dans ses conditions de mise en œuvre. Ainsi, même si la CJUE exclut la garantie des vices cachés et la responsabilité pour faute du champ des régimes concernés par la suprématie de la responsabilité du fait des produits défectueux, cette affirmation n'est valable que si le vice caché ou la faute ne met pas en lumière un défaut de sécurité. Mais la portée de la suprématie de la responsabilité s'étend-elle aussi aux actions en indemnisation dirigées contre les fournisseurs ? Les régimes de la garantie des vices cachés et de la responsabilité pour faute demeurent-ils mobilisables, quand bien même la faute ou le vice caché s'apparenterait à un défaut de sécurité, dès lors que l'action en indemnisation est dirigée contre un fournisseur ?

Le fait que la responsabilité du fait des produits défectueux soit un régime qui vise principalement les producteurs nous encourage à répondre par l'affirmative. En effet, le fournisseur n'a pas la qualité de producteur dans la mesure où celle-ci ne vise qu'un

fabricant, celui qui se présente comme tel ou l'importateur d'un produit dans la Communauté européenne en vue de sa distribution.²⁸⁰ Une réponse affirmative serait opportune pour le conducteur et le gardien. Le contournement de la responsabilité du fait des produits défectueux par l'exercice de l'action en responsabilité contre le fournisseur du véhicule équipé de l'aide sur le fondement de la garantie des vices cachés ou de la responsabilité pour faute serait envisageable bien que la faute ou le vice caché mette en lumière un défaut de sécurité.

167. Si la qualité de producteur n'est pas étendue aux fournisseurs, la responsabilité du fait des produits défectueux envisage tout de même, bien que ce ne soit qu'à titre secondaire, la responsabilité des fournisseurs. En effet, l'article 1386-7 du Code civil indique que la responsabilité d'un fournisseur peut être mise en œuvre si « *le producteur ne peut être identifié [...] à moins qu'il ne désigne son propre fournisseur ou le producteur, dans un délai de trois mois à compter de la date à laquelle la demande de la victime lui a été notifiée* ». ²⁸¹

Plusieurs condamnations de la France par la CJUE furent nécessaires pour que le législateur français institue une responsabilité du fournisseur qu'à titre secondaire.²⁸² La France ne fut pas le seul État membre que la CJUE condamna pour mauvaise interprétation de l'article 3.3 de la directive. Par exemple, en 2006, elle condamna le Danemark au motif

²⁸⁰ C. civ., art. 1386-6.

²⁸¹ Cet article transpose l'article 3.3 de la directive du 25 juillet 1985.

²⁸² En 1998, la France transposa l'article 3.3 de la directive du 25 juillet 1985 qui limite la responsabilité des fournisseurs à l'hypothèse dans laquelle « *le producteur du produit ne peut être identifié [...] à moins qu'il n'indique à la victime, dans un délai raisonnable, l'identité du producteur* » en indiquant, en substance, que « *le vendeur, le loueur ou tout autre fournisseur professionnel à l'exception du crédit bailleur étaient responsables dans les mêmes conditions que le producteur* ». Elle fut condamnée pour manquement une première fois en 2002 par la CJUE (CJUE 25 avril 2002, aff. C-52/00 (réf. préc.)). Le législateur français ravisa sa copie en 2004, mais maintint tout de même l'assimilation de la responsabilité des fournisseurs à celle des producteurs. Il précisa que c'est seulement si le producteur « *demeure inconnu* » que le fournisseur sera responsable dans « *les mêmes conditions que le producteur* » (Loi n°2004-1343 du 9 décembre 2004 dite de simplification du droit (J.O du 10 décembre 2004), art. 29). Une nouvelle fois, la CJUE sanctionna l'Etat français (CJUE, 14 mars 2006 (C-177/04); Rec. 2006 p. I-02461; *Gaz. Pal.* 10 juin 2006, n° 161, p. 55, note J. Peigné; *RLDC* 1^{er} avr. 2006, p. 20, note C. Kleitz). Le législateur modifia une nouvelle fois l'article 1386-7 du Code civil. Cette fois-ci, il se conforma aux exigences de la CJUE en cantonnant l'assimilation de la responsabilité du fournisseur à celle du producteur à l'hypothèse dans laquelle le producteur ne pourrait pas être identifié « *à moins qu'il ne désigne son propre fournisseur ou le producteur, dans un délai de trois mois à compter de la date à laquelle la demande de la victime lui a été notifiée* ».

que la directive « s'oppose à une règle nationale selon laquelle le fournisseur répond, au-delà des cas limitativement énumérés de l'article 3, paragraphe 3, de la directive, de la responsabilité sans faute que la directive institue et impute au producteur ». ²⁸³ Cette jurisprudence de la CJUE illustre le « soin que le juge communautaire prend à défendre le principe de la canalisation de la responsabilité du fait des produits sur le seul producteur ». ²⁸⁴ À la lumière d'un arrêt en date du 4 juin 2009, ²⁸⁵ on peut néanmoins se demander si cette jurisprudence est toujours en vigueur. Il ressort de cet arrêt que « la directive 85/374 doit être interprétée en ce sens qu'elle ne s'oppose pas à l'interprétation d'un droit national ou à l'application d'une jurisprudence interne établie selon lesquelles la victime peut demander réparation du dommage causé à une chose destinée à l'usage professionnel et utilisée pour cet usage, dès lors que cette victime rapporte seulement la preuve du dommage, du défaut du produit et du lien de causalité entre ce défaut et le dommage ». ²⁸⁶ Alors qu'en 2006 la CJUE avait indiqué qu'il n'était pas possible de s'inspirer des termes de la directive à l'égard d'un fournisseur, ²⁸⁷ en 2009 elle admet le contraire au sujet des biens à usage professionnel.

Cet arrêt apparaît même en contradiction avec l'affirmation selon laquelle sur les points n'admettant pas de dérogations, la directive est d'« harmonisation totale » et « ne contient aucune disposition autorisant explicitement les États membres à adopter ou à maintenir, sur les questions qu'elle règle, des dispositions plus strictes pour assurer un niveau de protection plus élevé aux consommateurs ». ²⁸⁸ On peut alors imaginer que la CJUE admette le maintien de l'applicabilité de l'obligation prétorienne de sécurité plus

²⁸³ CJUE, 10 janv. 2006, (C-402/03) ; réf. préc..

²⁸⁴ BRUN, Ph. D. 2006, p. 1936.

²⁸⁵ CJUE, 4 juin. 2009 (C-285/08), RDC 2009, p. 1381, note G. Viney ; RTD civ. 2009, p. 738, obs. P. Jourdain ; D. 2009, chron. p. 2047, note J. Rochfeld ; RLDC 2009, p. 27, note J.-P. Bugnicourt ; JCP éd. G. 2009, p. 34, note P. Jourdain ; Gaz. Pal. 1 septembre 2009, n° 244, p. 4, note P. Oudot D. 2009, p. 1731, note J.-S. Borghetti ; JCP éd. G. 2009, p.44, note Y. Picod.

²⁸⁶ Pt. 32.

²⁸⁷ Il ressort des arrêts de 2002 et 2006 que « [...] les États membres ne sont pas libres de faire peser sur d'autres que le producteur une responsabilité de principe pour le défaut de sécurité des produits, ce qui reviendrait en substance à introduire un régime distinct de celui de la directive au sein même du champ d'application de cette dernière. Et tant pis si cela a pour effet d'abaisser dans certains États membres, tels le Danemark ou la France, le niveau de protection des victimes de produits défectueux, désormais privées de la possibilité d'agir contre les fournisseurs non-producteurs » (BORGHETTI J.-S., note préc. D. 2009, p. 1731).

²⁸⁸ CJUE 25 avril 2002 (C-52/00) (réf. préc.), pt 24 ; (C-154/00) (réf. préc.), pts 10 à 20 ; (C-183/00), pts 23 à 32.

protectrice des intérêts des consommateurs que l'obligation légale parce qu'elle n'accorde pas de caractère exonératoire au risque de développement. Mais les biens à usage professionnel n'entrent pas dans le champ d'application de la directive de 1985.²⁸⁹ C'est le législateur français qui a choisi de ne pas les exclure du champ d'application du régime de la responsabilité du fait des produits défectueux.²⁹⁰ Cet arrêt de 2009 ne remettrait donc pas en cause la jurisprudence antérieure. La directive n'a pas pour objectif d'assurer la protection des intérêts des professionnels, donc « *il est normal de considérer que les intérêts relevant de la sphère professionnelle ne sont pas couverts par l'harmonisation communautaire* ». ²⁹¹

La solution de l'arrêt de 2009 n'en demeure pas moins discutable. Les atteintes aux biens à usage professionnel bénéficient de l'application d'un régime de responsabilité (le droit commun interprété à la lumière de la directive) plus protecteur que celui appliqué aux atteintes à la personne et aux biens à usage personnel.²⁹² En effet, les victimes d'atteintes aux biens à usage professionnel ne peuvent se voir opposer ni des délais de prescription plus courts que ceux prévus par le droit commun, ni un risque de développement. Même si l'on parvient à cerner la logique de cet arrêt, il conviendra d'examiner attentivement le prochain arrêt que la CJUE rendra sur ce point afin de vérifier l'exactitude de cette interprétation.

En toutes hypothèses, en l'état de la jurisprudence actuelle de la CJUE, dans les cas de figure dans lesquels l'usage de l'aide par le conducteur ou le gardien serait professionnel, ces derniers peuvent être autorisés à agir sur le fondement de l'obligation prétorienne de sécurité contre le fournisseur de l'aide ou du véhicule. Mais dans la majorité des accidents dans lesquels un véhicule équipé d'une aide à la conduite se trouvera impliqué, pour le moment du moins, l'usage de l'aide serait personnel.

²⁸⁹ Directive du 25 juillet 1985, art. 9.

²⁹⁰ Ces dommages entrent dans le champ d'application tant de l'obligation légale (C. civ., art. 1386-2) que de l'obligation prétorienne de sécurité (Les vendeurs et les fabricants sont contractuellement tenus de livrer et de vendre « *des produits exempts de tout vice ou de tout défaut de fabrication de nature à créer un danger pour les personnes ou les biens* » (Cass. 1re civ., 20 mars 1989 (n°87-16.011), Bull. civ. I, n° 137 ; Cass. 1re civ., 17 janv. 1995 (n° 93-13.075), D. 1995 p. 350, note P. Jourdain ; D. 1996, p. 15, obs. G. Paisant ; RTD civ. 1995, p. 631, note P. Jourdain).

²⁹¹ BORGHETTI J.-S., note préc. D. 2009, p. 1731.

²⁹² BORGHETTI J.-S., note préc. D. 2009, p. 1731 ; OUDOT, P. L'application de la responsabilité du fait des produits défectueux selon le juge communautaire : dernier camouflet et autre déconvenue. *Gaz. Pal.* 1 septembre 2009, n°244, p. 4.

168. Il ressort de l'arrêt précité en date du 11 juin 2008 rendu par la cour d'appel de Grenoble que lorsque les conditions de mise en œuvre de la responsabilité du fait des produits défectueux se trouvent réunies, la responsabilité du fournisseur n'est envisageable que sur le fondement de ce régime de responsabilité. En effet, les juges ont affirmé que « *le demandeur ne peut agir à l'encontre du fournisseur professionnel non-fabricant au titre du défaut de sécurité du produit sur un régime de responsabilité de droit commun fondé sur le défaut de sécurité du produit qu'à la condition que le régime spécifique de la responsabilité du fait des produits défectueux résultant des dispositions des articles 1386-1 et suivants du Code civil ne soit pas applicable à l'espèce* ». Plus précisément, il a été jugé que l'inopposabilité des dispositions des articles 1386-1 et suivants du Code civil à l'encontre du fournisseur professionnel qui n'est pas producteur n'autorise pas la victime à agir en application des articles 1382 et 1384 du Code civil au titre d'un défaut de sécurité.²⁹³ Ainsi, la suprématie de la responsabilité du fait des produits défectueux s'étend aussi aux actions engagées contre des fournisseurs. Par conséquent, dans l'hypothèse qui nous préoccupe, c'est essentiellement sur le fondement de la responsabilité du fait des produits défectueux que le conducteur ou le gardien qui arguerait du rôle causal de l'aide à la conduite dans la survenance de l'accident dommageable doit agir. Les producteurs du véhicule équipé sont alors responsables à titre principal. Mais l'application de ce régime de responsabilité ne sera pas problématique pour les fabricants puisqu'il se révèle protecteur de leurs intérêts en matière de répartition de la charge finale de la réparation.

§ 2. UN REGIME PROTECTEUR DES FABRICANTS EN MATIERE DE REPARTITION DE LA CHARGE FINALE

169. De prime abord, la mise en œuvre de la responsabilité du fait des produits défectueux paraît avantageuse pour le conducteur ou le gardien d'un véhicule équipé d'une aide à la conduite. Ils n'ont pas à démontrer une faute du producteur, mais seulement un défaut de sécurité du produit. De même, l'indétermination des causes exactes du dommage ne s'oppose pas à l'engagement de la responsabilité du producteur dès lors qu'un défaut de

²⁹³ CA Grenoble, 11 juin 2008 (n° 06/04305), réf. préc.

sécurité est retenu et que son rôle causal dans le dommage est avéré.²⁹⁴ En réalité, l'application de la responsabilité du fait des produits défectueux se révèle plus protectrice des intérêts des fabricants et des fournisseurs que des intérêts du conducteur ou du gardien du véhicule équipé. Non seulement la présentation adéquate de l'aide peut s'opposer à la reconnaissance d'un défaut de sécurité (A), mais en outre les juges peuvent exonérer le fabricant de sa responsabilité en admettant l'existence d'un risque de développement (B). Plus encore, si les juges raisonnent dans le cadre de la coresponsabilité, même si la responsabilité du fabricant est retenue, la nature de la responsabilité du fait des produits défectueux peut le préserver contre l'imputation d'une quelconque part de la charge finale de l'indemnisation de la victime (C).

A. UNE PRESENTATION ADEQUATE DE L'AIDE, UN REMPART EFFICACE CONTRE LA RECONNAISSANCE D'UN DEFAUT DE SECURITE

170. La présentation du produit est l'un des critères d'appréciation du défaut de sécurité. Par présentation, il faut entendre « *les avertissements ou les instructions d'emploi incorrects ou incomplets, mais également l'absence d'instructions d'emploi ou d'avertissements* ». Entrent aussi en ligne de compte « *la commercialisation du produit et la publicité* », ²⁹⁵ « *son aspect extérieur, ainsi que l'emballage, son conditionnement et son étiquetage, mais aussi les informations mentionnées sur ces supports et les notices d'utilisation qui accompagnent le produit* », ²⁹⁶ et la mention des « *risques d'une*

²⁹⁴ « *Il importe peu, dès lors, que les causes exactes du sinistre ne soient pas établies dès lors que le demandeur établit que le produit n'offre pas une sécurité normale, le producteur ayant la charge de la preuve d'une cause exonératoire ou de la faute de l'utilisateur* » (TGI, Aix-en-Provence, 2 oct. 2001, D. 2001, IR, 3092).

²⁹⁵ Dans la mesure où la directive du 25 juillet 1985 s'est inspirée de la Convention européenne sur la responsabilité du fait des produits en cas de lésions corporelles ou de décès du 27 janvier 1977 (Convention de Strasbourg), il paraît pertinent de s'y référer pour déterminer la manière dont il faut entendre la formule « *présentation du produit* ». Selon les rédacteurs du rapport explicatif portant sur la Convention de Strasbourg « *l'expression « présentation du produit » doit être interprétée comme incluant non seulement les avertissements ou les instructions d'emploi incorrects ou incomplets, mais également l'absence d'instructions d'emploi ou d'avertissements* » ainsi que « *la commercialisation du produit et la publicité* » (CONSEIL DE L'EUROPE, rapp. préc., n° 36. Disponible sur : < <http://conventions.coe.int> >).

²⁹⁶ JOURDAIN, P. art. préc. *RTD civ.* 2007, p. 139. Comme le souligne l'auteur, les informations figurant sur ces supports, notamment celles concernant les conditions d'utilisation du produit, ainsi que les risques de son utilisation auront « *une incidence directe sur la sécurité légitimement attendue des consommateurs* ». D'ailleurs, le quatrième considérant de la résolution du 17 décembre 1998 relative au mode d'emploi des biens de consommation techniques indique « *qu'un mode d'emploi inadéquat peut affecter la présentation des produits et constituer un facteur à prendre en compte avec toutes les autres circonstances*

utilisation inhabituelle prévisible du produit ». ²⁹⁷ Par exemple, « *il est prévisible qu'une table ou qu'une chaise soit exceptionnellement utilisée comme échelle. Elle ne devra donc pas s'écrouler sous le poids de son utilisateur* ». ²⁹⁸ Dans l'hypothèse où une chaise ne peut supporter le poids de son utilisateur, il faut que le fabricant indique que l'usage de la chaise comme échelle n'est pas recommandé. ²⁹⁹ Par le biais du critère de la présentation, le défaut d'information se trouve donc intégré dans l'appréciation du défaut de sécurité.

Une bonne présentation de l'aide peut donc préserver les fabricants de l'aide à la conduite ou du véhicule contre la reconnaissance d'un défaut de sécurité, même dans l'hypothèse où l'aide est affectée d'un défaut intrinsèque (défaut de fabrication ou de conception). Tel est le cas si le défaut intrinsèque ne remet pas en cause la sécurité légitimement attendue de l'aide au regard de sa présentation. Par exemple, le fabricant a indiqué dans la notice que la fiabilité de l'aide n'est pas parfaite. Toutefois, le manque de fiabilité de l'aide ne doit pas être accidentogène. Ce n'est que lorsque l'aide est destinée à atténuer la gravité du dommage que son manque de fiabilité n'est pas accidentogène.

Cependant, pour préserver un fabricant contre la reconnaissance d'un défaut de sécurité, la présentation de l'aide ou du véhicule équipé doit répondre à certains critères.

171. L'usage de l'aide doit être clairement défini, c'est-à-dire qu'il est nécessaire que le fabricant ait soigneusement spécifié l'incidence du fonctionnement d'une aide à la conduite sur l'activité de conduite du conducteur. Cette précision permettrait aux fabricants

pertinentes quand il s'agit d'examiner si des produits sont défectueux ; qu'il convient, à cet égard, de tenir compte de l'expérience acquise dans le cadre de la 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 » (Résolution n° 98/C 411/01 du Conseil du 17 décembre 1998, relative au mode d'emploi des biens de consommation techniques, réf. préc.). L'annexe de cette résolution montre aussi que « *le manuel d'utilisation ne fournit que des informations qui ne découlent pas de manière évidente du produit proprement dit (mécanisme suffisamment clair n'appelant pas d'explications particulières) ou des connaissances et de l'expérience de l'utilisateur, ou encore des caractéristiques de la tâche à exécuter (principe de la communication des informations manquantes nécessaires)* ».

²⁹⁷ CAZENEUVE B., *op. cit.*, 2005.

²⁹⁸ STRAUB W., art. préc., p. 12.

²⁹⁹ On peut se demander jusqu'à quelles hypothèses de mauvais usage, l'obligation d'information des producteurs doit s'étendre. Quels sont les risques que l'on peut supposer connus ? Des risques tels l'utilisation d'un sèche-cheveux dans son bain ?

de limiter le phénomène d'homéostasie reflétant le « *le gain de confiance en soi et dans les possibilités du véhicule* ». ³⁰⁰

Ainsi, une présentation claire des tâches réalisées par l'aide et des tâches que la personne au volant reste tenue de réaliser est nécessaire. Par exemple, dans l'hypothèse du régulateur de vitesse, l'indication que le système est essentiellement destiné à soulager le conducteur de la gestion de la vitesse, mais pas de celle du volant ou du frein est opportune pour faire face à ce phénomène. Une telle mention est présente au sein d'une notice d'utilisation d'un véhicule de marque française. En substance, elle indique que « *la fonction régulateur de vitesse n'agit en aucun cas sur le système de freinage* ». Dans l'hypothèse du système de redressement de trajectoire, la notice doit préciser que si le conducteur peut lâcher le volant durant le laps de temps, très bref, pendant lequel le coup de volant est donné sous l'impulsion du système, il doit immédiatement après l'intervention du système reprendre le contrôle du volant.

Il n'est pas surabondant que le fabricant d'un véhicule équipé d'une aide substitutive mentionne que la présence de l'aide ne soustrait pas le conducteur de son obligation de maîtrise du véhicule donc que ce dernier doit reprendre, à tout moment, le relais de l'aide en cas de décrochage de celle-ci ou surpasser le système si le contexte le nécessite. Dans la notice d'utilisation précédemment évoquée, on peut lire par exemple au sujet du régulateur de vitesse que « *cette fonction est une aide supplémentaire à la conduite. Cependant, la fonction n'intervient pas à la place du conducteur. Elle ne peut donc, en aucun cas, remplacer le respect des limitations de vitesse, ni la vigilance (soyez toujours prêt à freiner en toutes circonstances), ni la responsabilité du conducteur* ».

Des précisions plus générales destinées à informer la personne au volant des incidences concrètes de l'intervention d'une aide substitutive sur son activité de conduite sont également pertinentes. On songe à l'évocation de la surprise pour la personne au volant que peut provoquer le brusque coup de volant que le système est susceptible de donner pour récupérer la trajectoire du véhicule, sans compter la difficulté pour le conducteur normalement dégradé ³⁰¹ de reprendre ensuite le contrôle du véhicule.

³⁰⁰ PERVANÇON M., PAGES E., art. préc., 2006, p.15.

³⁰¹ « *Le conducteur optimal n'existe pas. Il est de fait souvent considéré qu'il se "débrouille", c'est-à-dire qu'il gère ses ressources à l'économie, en appliquant des recettes satisfaisantes dans la majorité des*

172. Les risques liés à l'usage normal ou anormal, mais prévisible³⁰² de l'aide doivent également figurer dans la notice. En effet, un produit antirides dont la plaquette d'information préalablement communiquée à la patiente ne mentionnait pas le risque d'effets indésirables, contrairement à la notice d'utilisation remise aux seuls médecins esthéticiens, a été considéré comme défectueux.³⁰³ À l'inverse, la mention du risque de neuropathie périphérique dans la notice d'un vaccin, destinée aux patients, s'est opposée à la qualification de ce dernier de produit défectueux, bien que le risque ce soit réalisé.³⁰⁴ Ainsi, « *le défaut de sécurité tient au décalage entre les risques attendus et les risques réels que comporte un produit en l'état des connaissances au moment de sa mise en circulation* ». ³⁰⁵

Concernant l'usage normal prévisible,³⁰⁶ le producteur d'un médicament dont l'utilisation impliquait un réchauffage s'est vu reprocher l'absence d'indications dans la notice du médicament des risques liés au non-respect du temps de chauffage préconisé.³⁰⁷ Ainsi, la notice doit préciser que dans certaines conditions, le cas échéant, la fiabilité de l'aide n'est pas parfaite. À cet égard, la mention que « *dans certaines conditions de roulage (forte descente par exemple), la vitesse limitée ne peut être maintenue par le système (un*

*cas, et ne jouant le plus souvent qu'un rôle de supervision, mais qui n'est pas sans faille. Le système doit donc être assez tolérant pour fonctionner malgré la diversité des utilisateurs et de leurs défaillances. En ce sens, il faut substituer la notion de conducteur " normalement dégradé" à celle de conducteur optimal" » (MALATERRE G., *L'acte de conduite*. In Recherche et Sécurité routière. Pour une action publique renouvelée. Cahiers Risques collectifs et Situations de Crise n°6, Prédit-GO3, Publications de la MSH-Alpes, 2006, p. 37).*

³⁰² JOURDAIN P., art. préc., *RTD civ.* 2007, p. 139.

³⁰³ Cass. 1re civ., 22 nov. 2007 (n° 06-14.174), *D.* 2008, pan., p. 2894, obs. P. Jourdain ; *JCP éd. G.* 2008, I, 125, n° 9, obs. Ph. Stoffel-Munck ; *Resp. civ. et assur.* 2008, n° 30, note C. Radé ; *CCC* 2008, n° 64, obs. L. Leveneur.

³⁰⁴ Cass. 1re civ., 24 janv. 2006 (n°03-19.534), *Bull. civ.* n° 33, *D.* 2006, p. 1273, note L. Neyret ; *JCP éd. G.* 2006, II, 10082, note L. Grynbaum ; *LPA* 3 mars 2006, n° 45 p. 6, avis de l'avocat général J.-D. Sarcelet.

³⁰⁵ ROBERT J.-A., REGNIAULT A., Les effets indésirables des médicaments : information et responsabilités. *D.* 2004, p. 510.

³⁰⁶ Avec l'éclairage de l'article L 221-1 du Code de la consommation qui dispose que « *les produits et les services doivent, dans des conditions normales d'utilisation ou dans d'autres conditions raisonnablement prévisibles par le professionnel, présenter la sécurité à laquelle on peut légitimement s'attendre et ne pas porter atteinte à la santé des personnes* », il apparaît que la formule « *usage qui peut en être raisonnablement attendu* » ne vise donc pas seulement l'usage raisonnable, l'usage normal de la chose (LEVENEUR L., art. préc., 1998, p. 28, préc.). Par exemple, le sous gonflage des pneus ou la surcharge du véhicule provoquant l'éclatement des pneus constitue un usage raisonnablement attendu du point de vue sociétal ; le fabricant doit alors en tenir compte (SIMON J., art. préc., 1987, p. 197).

³⁰⁷ Cass. 1re civ., 5 janv. 1999 (n° 97-10.547), *D.* 2000, somm. p. 285, obs. G. Pignarre ; *Resp. civ. et assur.* 1999, n° 71

régulateur de vitesse) : la vitesse mémorisée clignote au tableau de bord pour vous en informer » dans le manuel d'utilisation précité est pertinente. La limite de sécurité de l'aide peut résulter d'autres conditions de roulage, telles que le passage dans un tunnel ou près d'une source susceptible de causer des interférences. Des conditions atmosphériques, comme le brouillard ou la pluie, peuvent aussi expliquer les limites d'une aide.³⁰⁸ Par exemple, dans ce même manuel, il est précisé que « lorsque la circulation est dense, sur route sinueuse ou glissante (verglas, aquaplanage, gravillons) et lorsque les conditions météorologiques sont défavorables (brouillard, pluie, vent latéral...). Risque d'accident ».

Les informations présentes sur l'aide étant prises en considération au titre de la présentation du produit, dans l'hypothèse où le suivi du produit³⁰⁹ révélerait que la personne au volant oublie les limites de sécurité d'une aide et que cet oubli se trouve à l'origine d'accidents de la circulation, les juges peuvent considérer que le véhicule équipé de l'aide présente un défaut de sécurité. Une réaction des producteurs est alors possible par l'apposition sur l'aide des mentions indiquant les limites de l'aide ou l'adoption d'une conception de l'aide impliquant la délivrance d'un message visuel ou auditif qui rappelle les limites de l'aide pour empêcher les juges de relever un défaut de sécurité.

Par contre, un manque absolu (non circonstancié) de fiabilité ne pouvant être admis au titre des limites de sécurité acceptables d'une aide à la conduite, les informations destinées aux utilisateurs ne peuvent compenser que les risques résiduels.³¹⁰ En effet, pour apprécier si la mention de l'effet secondaire peut s'opposer à la reconnaissance de l'existence d'un défaut de sécurité en cas de réalisation du risque, les juges procèdent à un bilan bénéfices-risques.³¹¹ Même si cela ressort de la jurisprudence rendue dans le domaine des produits de santé,³¹² sa transposition à tout autre produit nous semble possible. Les juges pourront

³⁰⁸ On songe par exemple aux aides fonctionnant avec une caméra embarquée.

³⁰⁹ C. consom., art. L.221-1-2.

³¹⁰ STRAUB W., art. préc.

³¹¹ JOURDAIN P., *Produit défectueux : ne pas confondre danger et défectuosité. RTD civ.* 2005, p. 607 ; JOURDAIN P., *RTD civ.* 2009, p. 735 (note sous Cass. 1re civ., 9 juil. 2009 (n°08-11.073)). Le concept d'« attente légitime » implique un bilan bénéfices-risques (VINEY G., *op. cit.*, 2005, p. 329). Le recours à un tel bilan est permis par la référence à toutes les circonstances au titre des critères d'appréciation de l'existence d'un défaut de sécurité.

³¹² CA Versailles, 12 sept. 2003 (n° 1997-4862), *D.* 2003, IR, p. 2549 ; Cass. 1re civ., 5 avril 2005 (n°02-11.947), Bull. civ. I, n° 173 ; réf. préc. ; Cass. 1e civ., 24 janv. 2006 (n°03-19.534), Bull. civ. I, n° 33 ; *D.* 2006, p. 1273, note L. Neyret ; *JCP éd. G.* 2006, II, 10082, note L. Grynbaum ; *LPA* 3 mars 2006, n° 45 p. 6, avis de l'avocat général J.-D. Sarcelet ; Cass. 1e civ., 24 janv. 2006 (n°02-16.648), Bull. civ. I,

donc procéder à ce bilan lorsque la notice mentionne certains risques liés à l'utilisation de l'aide afin de déterminer si cette circonstance peut s'opposer à la reconnaissance d'un défaut de sécurité. Certes, la finalité de la mise en circulation des aides à la conduite est proche de celle des médicaments. Si les produits de santé sont destinés à préserver la santé, les aides à la conduite visent à atténuer le nombre de blessés et de morts sur les routes. Mais des différences importantes entre les aides à la conduite et les médicaments ainsi qu'entre le risque inhérent à la conduite automobile et celui découlant d'une pathologie existent. En matière de produits de santé, l'aléa toléré concerne des effets secondaires liés à la prise du produit et non l'efficacité du produit sur la pathologie du patient. Dans certains cas, sans la prise du produit dont la prise peut générer la survenance d'effets secondaires graves, le pronostic vital peut être engagé. Si la survenance de ces effets peut avoir une grave incidence sur la santé, seule la santé de l'utilisateur est visée. En matière d'aides à la conduite, il est vrai que l'usage d'un véhicule est dangereux en raison des accidents de la circulation qui peuvent survenir lors de l'activité de conduite. Pour autant, un automobiliste n'est pas nécessairement victime d'un accident. Par ailleurs, l'utilisateur du véhicule équipé de l'aide n'est pas la seule personne exposée au risque lié à l'utilisation de l'aide, les autres usagers de la route le sont aussi. En l'absence de formation des automobilistes à la conduite d'un véhicule équipé d'une aide à la conduite, la présence d'une aide embarquée dans un véhicule, même dans l'hypothèse où sa fiabilité est parfaite, peut même aller à l'encontre de sa finalité, c'est-à-dire le renforcement de la sécurité routière. Sa présence peut créer de nouvelles situations de conduite accidentogènes. Dès lors, les risques inhérents au manque de fiabilité de l'aide ne seraient pas supérieurs aux effets positifs que sa présence peut générer.³¹³ Ce n'est que lorsque l'aide est destinée à atténuer la gravité des dommages susceptibles d'être causés dans le cadre d'un accident inévitable que les juges pourraient tolérer que la présence d'une aide à la conduite soit

n° 35 ; *D.* 2006, p. 1931, obs.P. Jourdain ; *JCP éd. G.* 2006, I, 166, n° 4, obs. Ph. Stoffel-Munck ; *Resp. civ. et assur.* 2006, n° 90, note C. Radé ; *RDSS* 2006, p. 495, note J. Peigné ; *RDC* 2006, p. 841, obs. J.-S. Borghetti ; *RTD civ.* 2006, p. 323 et 325, obs. P. Jourdain.

³¹³ Comme cela a été souligné au sein des travaux de recherche menés dans le cadre du projet ARCOS « avant d'être mis en circulation, il a été vérifié que la probabilité de voir les risques liés à l'inefficacité ou l'imperfection se réaliser sont contrebalancés par les possibilités d'atteindre les résultats escomptés c'est-à-dire les possibilités de diminuer le nombre d'accidents ou leur gravité résultant du temps de réaction d'un conducteur moyen. Dès lors le dispositif envisagé apparaît comme un facteur permettant d'augmenter la sécurité de la circulation automobile et il serait paradoxal de considérer compte tenu des résultats espérés qu'il conduit à amoindrir cette sécurité » (MICHEL G., MONETTI M., PIERRE Ph., SLIM H. rapp. préc., 2003, p. 40).

créatrice de risques pour la sécurité, puisque les effets positifs de la présence de l'aide peuvent être supérieurs aux effets négatifs liés à son manque de fiabilité, le risque pour la sécurité que le manque de fiabilité crée étant simplement la survenance d'un dommage plus grave. En effet, si les dommages causés sont plus graves si l'aide dysfonctionne que si elle fonctionne, le dysfonctionnement de l'aide n'est pas à l'origine de la survenance du dommage.

Concernant la description de l'usage anormal prévisible d'une aide, il faut que les contours de l'usage soient clairement précisés pour éviter son détournement.³¹⁴ Les risques liés à l'usage anormal doivent aussi être mentionnés. Par exemple, si un dispositif nécessite une mise à jour, les risques inhérents à l'absence de mise à jour de la base de données doivent être précisément définis.

173. Enfin, la présence de conseils destinés à éviter la survenance d'un accident dans l'hypothèse d'une défaillance de l'aide à la conduite est pertinente pour que la présentation de l'aide s'oppose à la reconnaissance d'un défaut de sécurité par les juges.³¹⁵ En effet, un fournisseur de béton a été tenu de réparer le préjudice corporel subi par l'utilisateur au contact du produit dans la mesure où les juges ont constaté que les conditions générales de vente ne comportaient aucune information quant à la composition du produit, mais se bornaient à faire état de risques allergiques, de rougeurs ou de brûlures et à recommander l'usage de gants et lunettes sans attirer l'attention du client sur l'ensemble des mesures de protection à prendre pour éviter tout contact avec la peau et sur la nécessité de laver immédiatement les parties du corps exposées. De même, les juges, statuant en matière pénale, en relevant que le manuel n'indiquait pas la conduite à tenir en cas de freinage avec défaillance du système d'assistance de freinage, ont pris en compte, pour la détermination de la peine du conducteur, la panique qu'a suscitée pour le conducteur la survenance de

³¹⁴ Comme le soulignent certains travaux de recherche les utilisateurs de véhicules équipés d'aide à la conduite « *n'ayant aucune familiarité avec eux, vont trouver du sens dans le dispositif lui-même et à l'aune de leurs propres expériences avec les TIC* » (PERVANCHON M., PAGES E., *art. préc.* 2006, p. 13).

³¹⁵ Cass. 1^{re} civ., 7 nov. 2006 (n°05-11.604) ; Bull. civ. I, n° 467 ; D. 2006, IR, 2950 ; CCC 2007, n° 60, note G. Raymond ; CCC 2007, n° 64, note L. Leveneur ; RDI 2007, p. 94, obs. Ph. Malinvaud ; RDC 2007, p. 312, obs. J.-S. Borghetti ; RTD civ. 2007, p. 139, obs. P. Jourdain). Les juges ont retenu l'existence d'un défaut de sécurité.

cette situation et relevé une faute de négligence grave contre le fabricant.³¹⁶ La préconisation, par le fabricant d'un véhicule équipé d'une aide substitutive, de conseils tels le maintien du véhicule sur la chaussée si la circulation le permet ou le heurt de véhicules en stationnement pour pallier la défaillance d'un régulateur lorsqu'elle rend le dépassement du système impossible est donc recommandée. Il doit également indiquer clairement comment dépasser le système, c'est-à-dire le pressage d'un interrupteur ou l'exercice d'une pression forte sur une pédale. À titre illustratif, on peut citer la mise en garde d'un manuel d'utilisation d'un véhicule équipé d'un régulateur de vitesse de marque française : « *attention, il est toutefois conseillé de garder les pieds à proximité des pédales pour être prêt à intervenir en cas d'urgence* ». Le fait que cette précision se trouve dans un encadré est particulièrement adapté.

174. En toutes hypothèses, si une autorité impose que certaines mentions figurent sur certains documents (notice d'utilisation, prospectus, conditionnement), le fabricant doit respecter cette obligation.³¹⁷

175. Si la présentation de l'aide est adéquate, elle constitue un rempart contre la reconnaissance d'un défaut de sécurité. Par exemple, dès lors que la notice indiquait que l'aide pouvait dysfonctionner par temps de pluie, si cette circonstance se réalise aucun défaut de sécurité ne pourra être relevé par les juges. La notice d'utilisation d'un véhicule équipé étant susceptible de constituer la norme de référence pour apprécier le comportement de la personne au volant en sa qualité de gardien, même si cette pratique est habituellement peu courante, elle doit être lue par l'utilisateur du véhicule. Au-delà du fait que cela peut lui éviter de se voir imputer une faute au titre d'un manquement à la notice, cela peut surtout garantir une utilisation du système en toute sécurité. En effet, en l'absence de formation à la conduite d'un véhicule équipé d'une aide à la conduite, seule la lecture

³¹⁶ CA Colmar, 18 déc. 2008 (n° 08/01340).

³¹⁷ En effet, il a été reproché aux juges du fond de ne pas avoir recherché « *si l'absence de ces indications sur le conditionnement primaire du médicament [la limitation de l'indication thérapeutique d'un médicament aux oiseaux d'usage] n'affectait pas la sécurité à laquelle l'utilisateur pouvait légitimement s'attendre* » dans la mesure où l'autorisation de mise sur le marché du médicament exigeait cette indication non seulement sur le conditionnement, mais également sur le récipient et les prospectus (Cass. 1^{re} civ., 21 juin 2005 (n° 02-18.815), Bull. civ. I, n° 275 ; réf. préc.).

de la notice lui permet d'adapter son comportement à ce nouvel environnement de conduite. Si les aides à la conduite sont censées soulager la personne au volant du véhicule de certaines tâches de conduite, les aides nécessiteront tout de même son assistance. Or, seule la notice peut lui faire prendre conscience de ce point.

176. L'application de la responsabilité du fait des produits défectueux avantage également les fabricants et les fournisseurs le cas échéant, en raison du caractère exonératoire qu'elle accorde au risque de développement.

B. LE VEHICULE EQUIPE D'UNE AIDE A LA CONDUITE, UN PRODUIT PROPICE AU RISQUE DE DEVELOPPEMENT

177. Le risque de développement est un moyen de défense qui permet à un producteur de s'exonérer en démontrant qu'au moment de la mise en circulation du produit, il n'était pas possible de déceler le défaut de sécurité en l'état des connaissances scientifiques et techniques.³¹⁸ Sa consécration dans le cadre de la responsabilité du fait des produits défectueux constitue une avancée majeure du point de vue de la protection des fabricants. En effet, en droit commun ce moyen de défense n'est pas invocable.³¹⁹ Cette atteinte portée aux droits des victimes³²⁰ s'explique par l'interprétation de l'article 13 de la directive de 1985 réalisée par le législateur français. Parce qu'il pensait que l'article 13 de la directive de 1985 offrait aux victimes la liberté d'agir en indemnisation sur le fondement du régime de responsabilité de leur choix, il décida d'accorder un caractère exonératoire au risque de développement.

178. Ce moyen de défense peut être particulièrement néfaste pour le conducteur ou le gardien d'un véhicule équipé. Les aides à la conduite constituent des produits propices

³¹⁸ Le risque de développement est caractérisé « *par une impossibilité objective de déceler le manque de sécurité avec les moyens accessibles à un instant donné* » (CARTOU E., art. préc., LPA 11 avril 1997, n°44, p. 4).

³¹⁹ JOURDAIN P., Du classique et du moins classique en matière de cause étrangère. *RTD civ.* 1990, p. 488.

³²⁰ « *La consécration du risque de développement constitue incontestablement la plus forte régression dans la protection des victimes* » (BACACHE-GIBEILI M., *op. cit.* 2007, § 608).

au risque de développement dans la mesure où il s'agit de produits nouveaux empreints de technologie.³²¹ Malgré la survenance de plusieurs accidents de la circulation, au titre du même défaut de sécurité du véhicule équipé imputable à un risque de développement, le producteur pourra toujours s'exonérer dans la mesure où au moment de la mise en circulation du véhicule, ce défaut était indécélable. Néanmoins, s'il a manqué à son obligation de retrait, sa responsabilité délictuelle pourra être engagée.³²²

179. « Pour être dans un cas de risque de développement, il faut que les études et expériences possibles en l'état de la connaissance scientifique du moment aient été accomplies et n'aient pas révélé le risque qui s'est manifesté ultérieurement, soit que le phénomène soit nouveau, soit que les progrès de la science apportent un nouveau regard sur les causes d'un phénomène jusque-là non expliqué ou mal expliqué ». ³²³ Pour qu'un fabricant en sa qualité de producteur puisse se prévaloir d'un risque de développement, il est donc nécessaire que la fiabilité de l'aide ait été considérée comme parfaite au moment de la mise en circulation du véhicule équipé. Si le défaut de sécurité met en lumière un aléa technologique et non un risque de développement, le producteur ne pourra pas s'exonérer par le biais du risque de développement. En effet, la différence entre un risque de développement et un aléa technologique provient essentiellement du degré de fiabilité du produit au moment de sa mise en circulation. Dans un cas, le produit est parfaitement fiable au moment de sa mise en circulation et son manque de fiabilité résulte d'une erreur de la science - il s'agit du risque de développement - et dans un autre on sait par avance que la fiabilité du produit est imparfaite et le manque de fiabilité trouve son origine dans l'ignorance de la science - l'aléa technologique -. Le risque de développement apparaît donc comme un « *accident des connaissances* » ³²⁴ (le défaut était indécélable au moment de la mise en circulation), tandis que l'aléa technologique révèle une insuffisance des connaissances (un défaut a été décelé, mais pas ses causes, il n'est donc pas possible d'y remédier). La formule de « panne dite aléatoire » employée par un avocat spécialisé en

³²¹ Les risques visés par un risque de développement sont des risques inhérents à toute « *société technologique* » (CARTOU E., préc. 1997, p. 4).

³²² C. consom., art. L.221-1-2 II b.

³²³ FFSA, *rapp. préc.*, 2000.

³²⁴ OUDOT P., *op. cit.*, 2005.

matière de droit automobile au sujet des accidents dans lesquels un véhicule équipé d'un régulateur de vitesse se trouve impliqué laisse penser qu'un aléa technologique existe en matière de régulateur de vitesse. ³²⁵ En cas d'aléa technologique, la seule défense possible pour le producteur est la contestation de l'argument basé sur la défectuosité de son produit en insistant sur le fait qu'au moment de la mise en circulation, le produit correspondait à l'usage qui pouvait en être raisonnablement attendu. ³²⁶

180. Même si le conducteur ou le gardien d'un véhicule équipé parvient à établir l'existence d'un défaut de sécurité, il peut rester tenu de supporter seul la charge finale de l'indemnisation de la victime si le fabricant démontre l'existence d'un risque de développement. Cette répartition de la charge finale de la réparation de la victime apparaît d'autant plus inéquitable lorsque c'est en application de la loi du 5 juillet 1985 et non sur le fondement des articles 1382 ou 1383 du Code civil que le conducteur ou le gardien est tenu de supporter seul la charge finale de l'indemnisation de la victime. Tel est le cas si aucune faute ne peut lui être reprochée. C'est alors au titre de la simple implication du véhicule équipé de l'aide dans un accident que le conducteur ou le gardien est susceptible d'être tenu de supporter seul la charge de la réparation d'un dommage causé par le risque de développement d'une aide à la conduite. Alors que c'est un fabricant qui a créé un risque en mettant en circulation un véhicule équipé d'une aide à la conduite, c'est le conducteur ou le gardien qui en réalité supporte financièrement ce risque.

181. Il est vrai que le conducteur et le gardien sont assurés. Toutefois, leurs assureurs peuvent répercuter le coût de cette charge financière sur la prime d'assurance. La hausse de la prime d'assurance apparaîtrait injuste, les fabricants étant assurés au titre de leur profession. Certes, les assureurs des fabricants ne sont pas enclins à garantir le risque de développement et peuvent avoir introduit une clause d'exclusion de garantie au sujet de ce risque. Le plus souvent, ils considèrent que ce risque est trop lourd à assurer, voire qu'il

³²⁵ GUILLET A., Premier accident mortel à cause d'un régulateur de vitesse ? Disponible sur : < <http://lci.tfl.fr> >.

³²⁶ MICHEL G., MONETTI M., PIERRE Ph., SLIM, H., *Acceptabilité juridique des innovations technologiques liées à la conduite assistée ou automatique*. Projet ARCOS 2004, Thème 7 bis (Thème 7, tâche 5), Solutions acceptables, Décembre 2004.

n'est pas assurable, car les dommages qu'il est susceptible de causer échappent à toute évaluation prévisionnelle.³²⁷ Cette position est contestée. Elle a été contredite par le Comité européen des assurances qui estime que la couverture de ces risques n'entraînerait qu'une faible augmentation des primes.³²⁸ De même, on observe que les assureurs acceptent d'assurer les risques liés à l'existence d'un défaut de conception alors que « même s'ils peuvent en théorie être découverts, ils demeurent souvent en pratique inconnus jusqu'à leur réalisation ». ³²⁹ Plus encore, ils n'ont jamais refusé de prendre en charge le risque de développement inclus dans la garantie des vices cachés.³³⁰ Enfin, « les assureurs ont su prendre des risques difficilement assurables, voire inassurables (RC nucléaire, catastrophes naturelles) quand les conditions de mutualisation du risque étaient restaurées (plafonds, large assise de la population assurée) ». ³³¹ Dès lors ils peuvent en faire autant pour le risque de développement. Bien qu'elle soit contestable, l'introduction, par les assureurs des fabricants, d'une clause d'exclusion de garantie du risque de développement est possible. Les assureurs de responsabilité civile au titre de l'implication d'un véhicule dans un accident pourraient alors manifester leur mécontentement en excluant le risque de développement du champ de la garantie. Ce serait donc sur ses deniers personnels que le conducteur ou le gardien supporterait ce risque. Dans cette éventualité, alors que c'est le fabricant qui aurait choisi de mettre en circulation des dispositifs censés soulager la personne au volant, ce serait à cette dernière d'assumer financièrement ce risque. Les consommateurs pourraient alors se détourner de ces aides. Cela aurait des répercussions néfastes sur la pérennité du mouvement consistant à mettre le progrès réalisé dans le domaine des nouvelles technologies au service de la sécurité routière.

³²⁷ « Le risque de développement échappe, par définition, à toute évaluation prévisionnelle, les développements inattendus des vices cachés du produit ne trouvant leur origine ni dans la qualification du producteur, ni dans les caractéristiques du produit telles qu'elles pouvaient être appréciées au moment de sa mise sur le marché, mais dans les seuls progrès, imprévisibles, d'une science révélant un "vice" ignoré de tout le monde jusqu'à sa découverte » (Lamy assurances 2006, n° 2200). Or, pour qu'un risque soit assurable, les pertes liées à la survenance de ce risque doivent être identifiables et quantifiables (FFSA, *préc.*, 2000).

³²⁸ « Le comité a considéré que, grâce à l'assurance qui permet de répartir le risque sur un grand nombre de produits, la responsabilité du producteur - même en cas de risques de développement - ne devrait pas être un obstacle sérieux à la conception et à la mise en circulation de produits nouveaux utiles pour l'humanité » (extrait cité par Conseil de l'Europe, *rapp. préc.*, 1977).

³²⁹ BORGHETTI J.-S., *Responsabilité du fait des produits, étude de droit comparé*. LGDJ, 2004, p. 633.

³³⁰ CANSÉLIER G., *Le risque de développement*. In *Les mondes de la responsabilité : regards sur le droit en action* / sous la direction de Thierry Kirat. Paris : LGDJ, 2002, p. 195.

³³¹ FFSA, *rapp. préc.*, 2000, p. 14.

182. Une intervention du législateur destinée à contraindre les assureurs à garantir le risque de développement d'une aide à la conduite apparaît opportune. Celle-ci serait par ailleurs légitime. Si la loi du 5 juillet 1985 parvient à atteindre son objectif, c'est-à-dire assurer une indemnisation à l'ensemble des victimes d'un accident de la circulation, c'est parce qu'elle est combinée à une assurance obligatoire. L'environnement de conduite évoluant, il appartient au législateur d'en tenir compte. En revanche, une intervention législative destinée à élargir le champ des compétences du Fonds de Garantie des Assurances Obligatoires ³³² à l'hypothèse de l'indemnisation d'une victime d'un dommage corporel causé par le risque de développement d'une aide à la conduite automobile n'est pas envisageable. Ce fonds de garantie ne couvre que les risques faisant l'objet d'une obligation d'assurance, ce qui n'est pas le cas du risque de développement. L'extension du champ des compétences du Fonds de Garantie des Assurances Obligatoires à ce risque nécessiterait donc que le législateur institue une obligation d'assurances pour les dommages causés par le risque de développement d'un véhicule équipé d'une aide substitutive à la charge des fabricants.

183. En raison de sa nature, la mise en œuvre de la responsabilité du fait des produits défectueux peut également préserver le producteur de l'imputation d'une quelconque part de la charge finale de l'indemnisation de la victime.

C. UN REGIME DE RESPONSABILITE SANS FAUTE, UN ATOUT MAJEUR EN CAS DE CORESPONSABILITE

184. Si la présentation du véhicule équipé d'une aide substitutive ne s'oppose pas à la reconnaissance d'un défaut de sécurité et que le fabricant ne s'exonère pas en raison de l'existence d'un risque de développement, sa responsabilité sera engagée. Mais la nature de

³³² Actuellement, celui-ci est destiné, dans certaines conditions, à indemniser les victimes d'un dommage causé dans le cadre d'un accident de la circulation, de chasse, les victimes d'un risque minier ou d'un risque technologique ainsi que les victimes d'une défaillance d'une entreprise d'assurance. À l'origine, ce fonds d'indemnisation dénommé Fond de Garantie Automobile n'avait pour objet que l'indemnisation des victimes d'un dommage corporel causé soit dans le cadre d'un accident de la circulation soit dans celui d'un accident de chasse lorsque certaines conditions étaient réunies c'est-à-dire un dommage corporel causé par un véhicule terrestre à moteur si le responsable de l'accident était inconnu ou non assuré ou insolvable ou par un acte de chasse. C'est en 2003 que le Fond de Garantie Automobile a vu son champ de compétence étendu au-delà des accidents de la circulation ou de chasse et sa dénomination changée.

la responsabilité du fait des produits défectueux peut le protéger contre l'imputation d'une quelconque part de la charge finale de l'indemnisation de la victime. Tel est le cas si les juges raisonnent dans le cadre de la coresponsabilité et considèrent que les causes du dommage sont la faute de la personne au volant et le défaut de sécurité affectant le véhicule ou l'aide. La responsabilité du fait des produits défectueux est un régime de responsabilité sans faute et un coresponsable fautif n'a pas de recours contre un coresponsable non fautif. Par conséquent, le conducteur ou le gardien resterait tenu de supporter la totalité de la charge finale de l'indemnisation de la victime.

185. Cette solution serait injuste pour la personne au volant. En effet, nous avons montré que la faute reprochée à la personne au volant peut trouver sa source dans la présence de l'aide. Elle apparaîtrait d'autant plus injuste que la responsabilité du fait des produits défectueux présentée par le législateur, tant communautaire que français, comme un régime de responsabilité sans faute ³³³ s'apparente en réalité à un régime de responsabilité pour faute, du moins pour faute présumée. ³³⁴ En effet, l'exigence de la démonstration d'un défaut de sécurité ne peut-elle pas s'analyser comme une résurgence de l'idée de « *défaillance du professionnel* », en ce sens que « *l'exigence d'un défaut de sécurité est moins neutre que le fait de la chose* » ? ³³⁵ La faute ne se cache-t-elle pas d'ailleurs derrière chaque critère d'appréciation du défaut de sécurité ? Le critère de la présentation du produit ne revient-il pas à vérifier le respect de l'obligation d'information, et celui de « toutes les circonstances » à porter un jugement sur le comportement du producteur ? ³³⁶ La recherche de l'usage qui peut être raisonnablement attendu d'un produit n'équivaut-elle pas à examiner si le producteur a bien anticipé l'utilisation qui peut être

³³³ En effet, conformément à la directive du 25 juillet 1985 (« *Seule la responsabilité sans faute du producteur permet de résoudre de façon adéquate le problème, propre à notre époque de technicité croissante, d'une attribution juste des risques inhérents à la production technique moderne* » (Considérant 2)), la loi du 19 mai 1998 indique que la responsabilité du fait des produits défectueux est un régime de « responsabilité de plein droit » (C. civ., art. 1386-11).

³³⁴ Pour certains, la responsabilité du fait des produits s'apparenterait à une « *responsabilité pour faute présumée* » (OUDOT P., *préc.*, 2005 ; OUDOT P., *Gaz. Pal.* 15 novembre 2008, n° 320, p. 6 ; TESTU F.-X., MOITRY J.-H., art. préc. *D. aff.* p. 1). Pour d'autres, elle instituerait « *une obligation de moyens renforcée* » (JOURDAIN P., Commentaire de la loi du 19 mai 1998 relative à la responsabilité du fait des produits défectueux. *JCP éd. E* 1998, p. 1204). D'autres encore la considèrent « *régime de responsabilité mixte, principalement objective mais pour partie subjective* » (LE TOURNEAU Ph., *op. cit.*, 2008).

³³⁵ TESTU F.-X., MOITRY J.-H., art. préc., *D. aff.* 1998, n. 1, p. 3.

³³⁶ TESTU, F.-X., MOITRY J.-H., art. préc. *D. aff.* 1998, n. 1, p. 3.

faite du produit ? La prise en compte du moment de la mise en circulation ne laisse-t-elle pas supposer qu'il ne s'est pas convenablement renseigné sur l'état des connaissances lequel permettrait de légitimement s'attendre à ce que le produit apporte une plus grande sécurité ? ³³⁷ La démonstration de l'existence d'un risque de développement ne revient-elle pas, pour le producteur, à démontrer qu'il n'a pas commis de faute, dès lors que s'étant fondé sur les connaissances techniques et scientifiques du moment, il ne pouvait pas savoir que le produit était atteint d'un défaut mettant en péril la sécurité des personnes, la communauté scientifique l'ignorant elle-même ? ³³⁸

Un auteur considère d'ailleurs que le risque de développement ne constitue pas une cause d'exonération, mais une « *cause de non-imputabilité morale* ». ³³⁹ Or une cause de non-imputabilité morale constitue un moyen de défense propre aux régimes de responsabilité pour faute. Comme le relève cet auteur, on trouve même un arrêt rendu en 2009 par la Cour de cassation sous le double fondement des articles 1147 et 1382 du Code civil interprétés à la lumière de la directive CEE n° 85-374 du 25 juillet 1985. ³⁴⁰ Or l'article 1382 du Code civil vise la responsabilité pour faute.

Même s'il apparaît inéquitable que la charge totale de l'indemnisation de la victime soit imputée à la personne au volant au titre d'une faute qui trouve sa source dans la présence de l'aide parce que la responsabilité du fabricant est retenue sur le fondement d'une responsabilité qui se définit comme une responsabilité sans faute alors qu'elle a des traits propres à un régime de responsabilité pour faute, les juges ne peuvent remettre en cause la nature de la responsabilité du fait des produits défectueux consacrée par le législateur. Par contre, le conducteur ou le gardien peut recourir à des subterfuges pour contourner l'applicabilité de la responsabilité du fait des produits.

³³⁷ OUDOT P., préc. 2005.

³³⁸ HUET J., Louage d'ouvrage ou contrat d'entreprise de droit commun : la rigueur de l'obligation de résultat et la responsabilité pour les « risques de développement. *RTD civ.* 1986, p. 136 ; LE TOURNEAU Ph., *op. cit.*, 2008, § 8350 ; CANSÉLIER G., art. préc., 2002, p. 195. ; Délégation de l'Assemblée Nationale pour l'Union Européenne, *rapp. préc.*, 2000, p. 84 ; Conseil de l'Europe, *rapp. préc.*, 1977.

³³⁹ OUDOT, P. *op. cit.* 2005.

³⁴⁰ Cass. 1re civ., 19 mars 2009 (n° 08-10.143), *Gaz. Pal.* 13 août 2009 n° 225, p. 14 note P. Oudot.

186. Le conducteur ou le gardien du véhicule équipé peut exercer un recours sur le fondement de la responsabilité pour faute régi par l'article 1382 du Code civil contre un vendeur ou un fabricant, dès lors que la faute dont il se prévaut ne s'apparente pas à un défaut de sécurité.³⁴¹ En effet, dans un arrêt en date du 19 mars 2009, la Cour de cassation affirma en substance que : « *le régime de la responsabilité du fait des produits défectueux exclut l'application d'autres régimes de responsabilité contractuelle ou extracontractuelle de droit commun fondés sur le défaut d'un produit qui n'offre pas la sécurité à laquelle on peut légitimement s'attendre, à l'exception de la responsabilité pour faute et de la garantie des vices cachés ; qu'ayant relevé, d'abord, que la société Etax n'était que le fournisseur du matériel litigieux et non son fabricant, puis, que la société Acte IARD et la société FM connaissaient l'identité du producteur, et enfin, que celles-ci n'établissaient aucune faute distincte du défaut de sécurité du produit, la cour d'appel en a exactement déduit, sans dénaturer les conclusions qui lui étaient soumises, que l'action en responsabilité délictuelle fondée sur l'article 1382 du Code civil était irrecevable à l'encontre de la société Etax par application des articles 1386-1 et suivants du Code civil* ». ³⁴² Comme le souligne un auteur, cet arrêt montre que « *la Cour de cassation, en bon soldat aux ordres de la Cour de Luxembourg, ne paraît, [en tout cas], pas décidée à recourir* » à des procédés de contournement de l'application de la responsabilité du fait des produits défectueux tels que la considération que la violation d'une obligation de sécurité constitue une faute ou la réintroduction de l'obligation de sécurité du vendeur professionnel dans la garantie des vices cachés.³⁴³ Le conducteur et le gardien du véhicule équipé peuvent donc se prévaloir ni d'un manquement à l'une des obligations particulières de sécurité auxquelles le véhicule et l'aide sont soumis,³⁴⁴ ni d'un manquement aux obligations générales de sécurité³⁴⁵ et d'information³⁴⁶ instituées par le Code de la consommation.

³⁴¹ Par le passé les juges ont affirmé que cela constituait une faute au sens de l'article 1382 du Code civil mais à l'époque le régime de la responsabilité du fait des produits défectueux n'existait pas.

³⁴² Cass. com., 26 mai 2010 (n° 08-18.545), *Lexbase hebdo éd. privée générale* juillet 2010, n° 403, obs. D. Bakouche. (Disponible sur : < <http://www.lexbase.fr> >)

³⁴³ BAKOUCHE D., Responsabilité du fait des produits défectueux : la Cour de cassation cède face à l'impérialisme de la Cour de justice de l'Union européennes. *Lexbase hebdo éd. privée générale*, n° 403 (note sous Cass. com., 26 mai 2010 (n° 08-18.545)). (Disponible sur : < <http://www.lexbase.fr> >)

³⁴⁴ GUILBOT M., LARCHER F., et al. *AJAR Aspects juridiques des aides au respect de la règle de conduite*. Rapport final. PREDIT, Convention DSCR/INRETS, 2010, chapitre 5.

³⁴⁵ L'article L. 221-1 du Code de la consommation précise que « *Les produits et les services doivent, dans des conditions normales d'utilisation ou dans d'autres conditions raisonnablement prévisibles par le*

187. On songe alors à une action du conducteur ou du gardien sur le fondement de la responsabilité pour faute au titre d'un manquement à une autre obligation imposée par le Code de la Consommation. En effet, le producteur est tenu d'engager des actions opportunes telles que le suivi, le retrait ou le rappel du produit ainsi que la mise en garde adéquate et efficace des consommateurs pour maîtriser les risques.³⁴⁷ Il doit aussi signaler les risques pour la sécurité et la santé des personnes que présente un produit mis sur le marché³⁴⁸ et vérifier la conformité d'un produit aux prescriptions en vigueur.³⁴⁹ Quant au distributeur, s'il n'est tenu que de participer au suivi de la sécurité des produits mis sur le marché, cela implique tout de même qu'il transmette les informations sur les risques liés aux produits, qu'il établisse et fournisse les documents nécessaires pour assurer la traçabilité des produits et qu'il collabore aux actions engagées par les producteurs et les autorités administratives compétentes pour éviter les risques.³⁵⁰ On pense aussi à une action en indemnisation exercée sur le terrain de l'article 1382 du Code civil au titre d'une faute commise durant la phase précédant la mise en circulation du produit. Il peut s'agir d'un manquement à un usage professionnel figurant dans un code de bonnes pratiques ou de bonne conduite³⁵¹ ou à l'obligation du fabricant de procéder à des tests préalablement à la mise en circulation du produit³⁵² et à des recherches quant à la durabilité³⁵³ ou la compatibilité des matériaux.³⁵⁴ Enfin, la personne au volant et le propriétaire d'un

professionnel, présenter la sécurité à laquelle on peut légitimement s'attendre et ne pas porter atteinte à la santé des personnes ».

³⁴⁶ L'article L. 221-1-2 du code de la consommation indique que « I. — Le «producteur» fournit au consommateur les informations utiles qui lui permettent d'évaluer les risques inhérents à un produit pendant sa durée d'utilisation normale ou raisonnablement prévisible et de s'en prémunir, lorsque ces risques ne sont pas immédiatement perceptibles par le consommateur sans un avertissement adéquat. «Ces dispositions s'appliquent sans préjudice des autres obligations mentionnées au présent article et aux articles L. 221-1 et L. 221-1-3.». En outre, l'article L.111-1 du code de la consommation précise que « Tout professionnel vendeur de biens ou prestataire de services doit, avant la conclusion du contrat, mettre le consommateur en mesure de connaître les caractéristiques essentielles du bien ou du service. En cas de litige, il appartient au vendeur de prouver qu'il a exécuté cette obligation ».

³⁴⁷ C. consom., art. L.221-1-2.

³⁴⁸ C. consom., art. L.221-1-3.

³⁴⁹ C. consom., art. L.212-1.

³⁵⁰ C. consom., art. 221-1-4.

³⁵¹ Mais le respect des usages professionnels ne préserve pas un fabricant de la mise en œuvre de sa responsabilité civile dans le cadre de la responsabilité du fait des produits.

³⁵² Cass. 3e civ., 31 janv. 1996 (n° 94-13.182) ; Cass. com. 16 janv. 2007 (n° 05-11.203).

³⁵³ Cass. 3e civ., 31 janv. 1996 (n° 94-13.182).

³⁵⁴ Cass. 3e civ., 28 nov. 2001 (n° 00-15.058).

véhicule équipé peuvent se prévaloir d'un manquement à une obligation stipulée dans le contrat de vente liant le propriétaire au vendeur dès lors que ce manquement n'établit pas un défaut de sécurité. Cette action est ouverte également à un tiers au contrat si le manquement contractuel lui a causé un dommage. ³⁵⁵

Mais l'efficacité de ces subterfuges est relative. En effet, la charge probatoire d'une faute est plus lourde que celle d'un défaut de sécurité. ³⁵⁶ De même, si l'aide est affectée d'un défaut, cela n'implique pas nécessairement un manquement du producteur aux obligations que nous venons d'évoquer. Enfin, si la volonté du conducteur ou du gardien du véhicule équipé est de contourner l'opposabilité du risque de développement, le fondement de son action reconventionnelle sur l'article 1382 du Code civil est un bon procédé tant que les juges maintiennent l'extériorité au titre des conditions constitutives de la force majeure. En effet, la distinction entre le risque de développement et la force majeure tient essentiellement à la condition de l'extériorité. ³⁵⁷ Or les juges paraissent délaissier la condition de l'extériorité en matière de force majeure. ³⁵⁸

³⁵⁵ Cass. ass. Plén. 6 oct. 2006 (n° 05-13.255), Bull. civ., n° 9 ; R., p. 398 ; D. 2006, p. 2825, note G. Viney ; D. 2007, pan. p. 2900, obs. P. Jourdain ; D. 2007, p. 2976, obs. B. Fauvarque-Cosson ; JCP éd. G. 2006, II, 10181, note M. Billiau ; JCP éd. G. 2007, I, 115, n° 4, obs. Ph. Stoffel-Munck ; JCP éd. E 2007. 1523, n°15 s., obs. H. Kenfack ; CCC 2007, comm. n° 63, note L. Leveneur ; LPA 22 janv. 2007, note X. Lacroix ; Resp. civ. et assur. 2006, étude 17, par L. Bloch ; RLDC 2007/34, n° 2346, note Ph. Brun ; RDI 2006, 504, obs. Ph. Malinvaud ; RDC 2007, p. 269, obs. D. Mazeaud ; RTD civ. 2007, p. 61, obs. P. Deumier, RTD civ. 2007, p. 115, obs. J. Mestre et B. Fages ; RTD civ. 2007, p. 123, obs. P. Jourdain.

³⁵⁶ Non seulement, le défaut de sécurité n'implique pas la démonstration de l'existence d'une faute, mais en outre lorsque le défaut de sécurité est intrinsèque, il est présumé être antérieur à la mise en circulation du produit (L'article 1386-11, 2° du Code civil exonère le producteur si « *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* » et l'article 1386-11, 4°l'exonère lorsque « *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* »). Cependant, cette présomption ne concerne pas le défaut de sécurité provenant essentiellement d'une absence ou d'une mauvaise information (OUDOT P., Gaz. Pal. 15 novembre 2008, n° 320, p. 6).

³⁵⁷ OUDOT P., *op. cit.*, 2005.

³⁵⁸ Si le communiqué de la Cour de cassation concernant les arrêts du 14 avril 2006 rendus par l'Assemblée Plénière « *a réaffirmé la conception classique de la force majeure* », c'est-à-dire l'exigence de la réunion de trois critères : « *extériorité, imprévisibilité, irrésistibilité* » (COUR DE CASSATION, *communiqué préc.*), cela n'apparaît pas clairement à la lecture de ces arrêts. Si la doctrine souligne unanimement que ces arrêts censés mettre un terme à l'incertitude concernant les conditions de la force majeure n'ont pas atteint leur but, elle ne s'accorde pas sur son interprétation. Tandis qu'une partie pense que ces deux arrêts marqueraient l'abandon de l'extériorité comme condition de la force majeure (JOURDAIN P., Force majeure : l'Assemblée plénière manque l'occasion d'une définition claire. D. 2006 p. 1577 ; GROSSER P., Pertinence des critères cumulés pour caractériser la force majeure en matières délictuelle et contractuelle. JCP éd. G. 2006, II, 10087 ; BLOCH L., Force majeure : le calme après l'ouragan ? Resp. civ. et assur. 2006, n° 6, études 8 ; DE GOUTTES R., Conclusions sous les arrêt du 14 avril 2006 de l'Assemblée

188. Le seul espoir pour que la personne au volant ou le propriétaire d'un véhicule équipé parvienne à se départir de la charge finale de l'indemnisation de la victime sur le fabricant serait que les juges prennent mieux en compte les risques susceptibles d'être générés par les aides. En effet, ils disposent d'une marge d'appréciation sur chacun des trois aspects particulièrement défavorables pour le conducteur ou le gardien d'un véhicule équipé de l'application du droit commun. Ainsi, ils pourraient considérer que le véhicule équipé de l'aide substitutive est affecté d'un défaut de sécurité malgré sa présentation en considérant que les risques liés à son usage sont supérieurs à ses avantages. Ils pourraient aussi retenir que le défaut de sécurité affectant le véhicule équipé est la cause exclusive du dommage causé dans le cadre de l'accident de la circulation ³⁵⁹ ou ne pas retenir une faute contre la personne au volant. Enfin, une appréciation rigoureuse des conditions de la reconnaissance d'un risque de développement est également envisageable. ³⁶⁰ Il a déjà été précisé que le niveau le plus avancé des connaissances s'apprécie indépendamment du secteur concerné. ³⁶¹ De même, la condition de l'accessibilité des informations, laquelle vise les données acquises de la science au niveau mondial que le producteur est censé connaître, offre aux juges une marge de manœuvre pour admettre ou non l'existence d'un risque de développement. Alors que l'avocat général Tesauro préconise une approche réaliste de l'accessibilité des connaissances consistant à tenir compte des « *possibilités*

plénière de la Cour de cassation. *Gaz. Pal.* 11 juillet 2006 n° 192, p. 7), l'autre réfute cette analyse (LAITHIER Y.-M., Les caractères de la force majeure : l'Assemblée plénière défend la conception classique RDC 2006. p. 1083 ; SAVAUX É., *Defrénois* 2006, p. 1212).

³⁵⁹ Certes, l'équivalence des conditions apparaît comme le principe de référence (BRUN Ph., art. préc. *RLDC* juillet/août 2007, p. 15). En effet, dans un arrêt de 2003, la deuxième chambre civile de la Cour de cassation a indiqué qu'en l'espèce « *le lien de causalité est direct et certain puisqu'en l'absence de survenance de l'accident, le dommage ne se serait pas produit alors que si des fautes successives imputables à des auteurs différents ont pu jouer un rôle causal sur ce poste de préjudice, ainsi que le soutient le FGA, cette pluralité des causes, à supposer qu'elle soit démontrée, n'est pas de nature à faire obstacle à l'indemnisation de l'entier dommage par l'auteur initial par application du principe de l'équivalence des causes dans la production d'un même dommage en matière de responsabilité délictuelle* » (Cass. 1re civ., 27 mars 2003 (n° 01-00.850), *Bull. civ. II* n° 76 ; *JCP éd. G.* 2004, I, 101, n°13, obs. G. Viney ; *RGDA* 2003, p. 504, note J. Landel (1re esp.)). Mais les juges appliquent de manière pragmatique la théorie de l'équivalence des conditions ou celle de la causalité adéquate lorsqu'ils apprécient le lien de causalité.

³⁶⁰ On note qu'en matière de produits de santé, les juges font déjà preuve de « *résistance passive* » en matière d'application du régime de responsabilité du fait des produits défectueux (BLOCH L., Pour une présentation de la responsabilité du fait des produits de santé. *Resp. civ. et assur.* 2009, étude 16). Plus précisément, dans la mesure où la victime se trouve tenue de démontrer l'existence du lien de causalité, ils font preuve de souplesse à l'égard des victimes en s'émancipant de la causalité scientifique pour admettre la causalité juridique.

³⁶¹ CJUE, 29 mai 1997 (C-300-95) ; *D.* 1998, p. 488, note A. Penneau ; *JCP éd. G.* 1997, I. 4070, n° 31, obs. G. Viney.

concrètes de diffusion de l'information », ³⁶² les juges pourraient apprécier de manière abstraite la diffusion de l'information en intégrant dans l'état des connaissances scientifiques et techniques le plus avancé une information, alors même qu'elle aurait été délivrée dans une langue peu courante et publiée dans une revue très peu diffusée.

189. Si la responsabilité du fait des produits défectueux présente de nombreux avantages pour le constructeur automobile, elle lui est tout de même défavorable sur un point : elle institue une responsabilité solidaire entre le producteur du produit fini (le fabricant du véhicule équipé) et celui de la partie composante (le fabricant de l'aide). ³⁶³ Même si le conducteur ou le gardien du véhicule équipé peut mettre en cause la responsabilité de l'un d'eux, l'article 1386-11 alinéa 2 permet au fabricant de l'aide de se départir de la charge finale de la réparation sur celui du véhicule équipé en établissant que « *le défaut est imputable à la conception du produit dans lequel cette partie a été incorporée ou aux instructions données par le producteur de ce produit* ». ³⁶⁴ Bien que le législateur n'ait pas aménagé une telle cause d'exonération pour le producteur du produit fini, les juges l'autorisent tout de même à exercer un recours pour le tout contre le producteur de la partie composante s'il démontre que la partie composante a joué un rôle exclusif dans la survenance du dommage. Mais cette preuve sera particulièrement difficile à rapporter pour le producteur du véhicule équipé d'une aide dans la mesure où c'est le véhicule qui est entré en contact avec le siège du dommage. En effet, même si l'aide se trouve à l'origine de la survenance du dommage, l'énergie cinétique du véhicule joue un rôle déterminant dans la gravité du dommage.

190. En raison de la primauté de la responsabilité du fait des produits, on peut penser que les fournisseurs sont préservés de la mise en œuvre de leur responsabilité, du moins que le risque d'une telle mise en œuvre est très limité. C'est omettre que le fabricant et le

³⁶² En effet, l'avocat général Tesauo préconise de prendre en considération des critères tels que « *Le lieu de provenance, la langue dans laquelle elles sont communiquées et le degré de diffusion des revues dans lesquelles elles sont publiées* » (TESAURO G., concl. sous CJUE, 29 mai 1997 (C-300/95), Rec., 1997, p.I-2651-2662, § 23 et § 24. Disponible sur : < <http://eur-lex.europa.eu> >).

³⁶³ C. civ., art. 1386-8.

³⁶⁴ C. civ., art., 1386-11 al. 2.

fournisseur sont des maillons d'une chaîne contractuelle. Les constructeurs automobiles peuvent donc exploiter la liberté dont ils disposent en matière contractuelle pour aménager un transfert de leur responsabilité sur les fournisseurs.

SECTION II. L'AMENAGEMENT PAR LES CONSTRUCTEURS AUTOMOBILES D'UNE LIMITATION DE LEUR RESPONSABILITE

191. Les fabricants peuvent contractuellement aménager la soustraction à leur responsabilité due au titre d'un défaut affectant l'aide en insérant dans le contrat les liant à un équipementier une clause canalisant la prise en charge de la réparation des dommages causés par une aide à la conduite vers l'équipementier (§ 1).

Lorsqu'ils sont appelés en garantie par un maillon de la chaîne contractuelle, ils peuvent également, le cas échéant, se prévaloir de l'application d'une loi étrangère qui leur est favorable (§ 2).

§ 1. LE TRANSFERT DE LA REPARATION DES DOMMAGES CAUSES PAR LE VEHICULE EQUIPE DE L'AIDE VERS LES EQUIPEMENTIERS

192. De prime abord, le régime de la responsabilité du fait des produits présente de nombreux avantages pour les constructeurs automobiles. Toutefois, dans le cadre de ce régime, lorsqu'il apparaît que c'est la partie composante qui se trouve à l'origine du dommage, « *celui qui a réalisé l'incorporation* » est solidairement responsable du producteur de la partie composante.³⁶⁵ Ainsi, les constructeurs automobiles seront

³⁶⁵ En effet, l'article 1386-8 du Code civil dispose 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 responsables* ». Le législateur n'a pas précisé s'il en est de même entre le fabricant du produit incorporé et le fabricant d'une matière première ou entre le fabricant d'une matière première et le fabricant du produit fini. La directive du 25 juillet 1985 précise que « *lorsque plusieurs personnes sont responsables du même dommage, la protection du consommateur exige que la victime puisse réclamer la réparation intégrale du dommage à chacune d'elles indifféremment* » (cons. 5). Cette absence de précision est donc un oubli du législateur auquel il devrait remédier (SIMON J., art. préc., 1987, p. 197). Même si dans l'absolu une responsabilité solidaire entre le fabricant du produit incorporé et celui de la matière première est envisageable (MARKOVITS Y., *La directive CEE du 25 juill et 1985 sur la responsabilité du fait des produits défectueux*. T. 211, Paris : L.G.D.J., 1990, § 224) en l'état actuel du texte seule une responsabilité in solidum est envisageable (BATTEUR A., art. préc., LPA, 8 octobre 2001 n° 200, p. 5). En effet, la solidarité ne se présument pas, elle ne peut résulter que de la loi ou d'une stipulation contractuelle. Pour le moment, le législateur n'a pas remédié à son oubli. Ce n'est pas la seule carence du texte. L'article 1386-8 du code civil ne précise pas non plus le critère permettant de répartir la charge finale de l'indemnisation entre les différents producteurs. Si la causalité est envisageable, le critère de la faute remportera certainement les faveurs de la jurisprudence (BATTEUR A., art. préc., LPA, 8 octobre 2001 n° 200, p. 5).

solidairement responsables des équipementiers ³⁶⁶ dans le cas où les juges relèveraient que c'est l'aide embarquée dans le véhicule qui se trouve à l'origine de l'accident. Certes, les constructeurs automobiles disposent d'un recours en remboursement contre l'équipementier. Mais, pour obtenir gain de cause, les juges exigeront qu'ils démontrent la défectuosité de l'aide à la conduite, ainsi que son rôle exclusif dans la survenance du dommage. ³⁶⁷ Plus encore, ce droit de recours a été consacré par les juges du fond. Il ne correspond donc pas à la volonté du législateur. Pour le législateur, le producteur du produit fini doit être solidaire du producteur de la partie composante quand bien même son produit en lui-même ne serait pas défectueux. La Cour de cassation pourrait donc remettre en cause le droit de recours en remboursement accordé par les juges du fond au producteur du produit fini.

193. Dans ce contexte, les constructeurs automobiles peuvent être tentés de transférer contractuellement leur responsabilité en application du régime de la responsabilité du fait des produits défectueux vers les équipementiers. Ils peuvent atteindre cet objectif en introduisant dans le contrat les liant aux équipementiers une clause qui précise que l'équipementier est tenu de supporter seul la charge de l'indemnisation de la victime lorsqu'il apparaît que l'aide est défectueuse. « *Les clauses qui visent à écarter ou à limiter la responsabilité du fait des produits défectueux sont interdites et réputées non écrites* », ³⁶⁸ sauf si elles sont stipulées entre professionnels et pour « *les dommages causés aux biens qui ne sont pas utilisés par la victime principalement pour son usage ou sa consommation privée* ». ³⁶⁹ Ainsi, une clause visant à imputer au seul équipementier la prise en charge de la réparation des dommages causés par un véhicule équipé d'une aide n'est valable que si sa portée se trouve limitée aux dommages matériels. Toutefois, en application de la responsabilité contractuelle, cette clause ne sera pas réputée non écrite par les juges. ³⁷⁰ Dans un contrat de vente, une telle clause est valable lorsque le contrat est

³⁶⁶ En effet, la formule « *celui qui a réalisé l'incorporation* » vise nécessairement un producteur. Dès lors, logiquement il s'agira du fabricant du produit fini. Ce dernier ne pourra donc pas déléguer cette tâche à un tiers afin de se soustraire à sa responsabilité solidaire.

³⁶⁷ CA Angers, 8 mars 2006 (n° 05/01027) ; CA Toulouse, 14 mars 2006 (n° 05/00654).

³⁶⁸ C. civ., art. 1386-15 al. 1^{er}.

³⁶⁹ C. civ., art. 1386-15 al. 2.

³⁷⁰ MAZEAUD D., *Clauses limitatives de réparation : les quatre saisons*. *D.* 2008, p. 1776.

conclu entre des professionnels de même spécialité.³⁷¹ En matière de contrats d'entreprise, elle est également valable quelle que soit la qualité des contractants. La qualification du contrat contenant la clause et liant le constructeur automobile à l'équipementier n'a donc pas de grande incidence sur la validité de la clause.

194. Mais ce procédé contractuel ne sera pas un moyen de défense efficace, du moins pour les dommages corporels. En effet, comme nous l'avons indiqué précédemment, une action exercée au titre d'un manquement au titre de l'existence d'un vice caché ou d'un défaut d'information suscitera fort probablement l'application de la responsabilité du fait des produits défectueux, bien qu'elle soit fondée sur la responsabilité contractuelle. La responsabilité du fait des produits défectueux devra alors s'appliquer.³⁷² Or sur ce terrain, la validité d'une clause limitative ou évasive de responsabilité est limitée aux dommages matériels. Les constructeurs automobiles peuvent alors se tourner vers des équipementiers étrangers afin de se soustraire à l'application du droit français de la responsabilité civile.

³⁷¹ Cass. com., 3 déc. 1985 (n°84-13.230), Bull. civ. IV, n° 287 ; *RTD civ.* 1986, p. 775 note J. Huet. Dans la mesure où la validité de telles clauses n'est pas limitée à la qualité de professionnel détenue par chaque contractant, on peut imaginer qu'un constructeur automobile stipule des clauses destinées à limiter ou écarter sa responsabilité et qu'il se restreigne à fabriquer un modèle de véhicule personnalisé et qu'ils vendent ces modèles personnalisés en nombre réduit afin de garantir leur validité. Un garde fou existe tout de même pour les consommateurs. En effet, ces derniers bénéficient d'une protection particulière. Par exemple les clauses suivantes ont été déclarées comme abusives : la clause excluant la garantie du constructeur lorsque le client, même pour un simple entretien, avait sollicité les services d'un professionnel non membre du réseau et imposait au consommateur de s'adresser exclusivement à un représentant de la marque pour des prestations banales, ne requérant pas une technicité particulière et ne mettant pas en cause la sécurité (Cass. 1re civ., 14 nov. 2006 (n°04-10.144) ; Bull. civ. I, n°488) ainsi que la clause excluant de la garantie tout dommage provenant du non-fonctionnement de l'alarme posée dans le véhicule par le garagiste (CA Amiens, 3 mai 2002 (n° 99-00.283).

³⁷² Nous avons envisagé une autre solution que la clause limitative ou exclusive de responsabilité pour que les constructeurs automobiles parviennent, en raison de la liberté contractuelle, à se soustraire de la mise en œuvre de leur responsabilité du fait des produits défectueux. Les constructeurs automobiles auraient pu imposer aux fournisseurs de délivrer une information complémentaire relative aux précautions d'emploi d'un véhicule équipé d'une aide à la conduite aux acheteurs. Ce procédé leur aurait permis de se décharger de la prise en charge financière d'un dommage trouvant sa source dans un défaut d'information. Si cette solution était envisageable avant 1998 (Cass. 1re civ., 8 janv. 2002 (n°99-17.978)), aujourd'hui en raison de la transposition de la directive du 25 juillet 1985 relative à la responsabilité du fait des produits défectueux par la loi du 19 mai 1998, tel n'est plus le cas (CA Lyon, 6 sept. 2007 (n°06/02749)). En effet, le défaut d'information pourra être qualifié de défaut de sécurité. Dès lors ce sera le producteur qui sera responsable sur le terrain des articles 1386-1 et s. du Code civil.

§ 2. LA CONCLUSION D'UN CONTRAT DE VENTE AVEC UN EQUIPEMENTIER ETRANGER

195. Un constructeur automobile français qui souhaite contourner l'applicabilité du droit français peut le faire en introduisant une clause d'*electio juris* dans le contrat international de vente le liant à un équipementier étranger (A).

196. Si ce contrat international de vente figure au sein d'une chaîne de contrats translatifs de propriété, la clause sera opposable à un maillon de cette chaîne (B).

A. L'INSERTION D'UNE CLAUSE D'ELECTIO JURIS AU SEIN D'UN CONTRAT INTERNATIONAL DE VENTE

197. En droit international, les parties à un contrat disposent d'une grande liberté. Elles peuvent choisir la loi applicable à leur contrat. Cette loi peut même être d'une nationalité différente de celles des parties au contrat.³⁷³ Les constructeurs automobiles français peuvent alors s'orienter vers des équipementiers étrangers afin de soumettre leur contrat à un droit plus favorable à leurs intérêts que le droit français. Ce subterfuge destiné à contourner l'applicabilité du droit français n'aura l'effet escompté que si la clause d'*election juris* est opposable au maillon de la chaîne contractuelle qui exercerait un recours contre le constructeur automobile.

B. L'OPPOSABILITE D'UNE CLAUSE D'ELECTIO JURIS A UN MAILLON DE LA CHAINE CONTRACTUELLE

198. Pour que la clause d'*electio juris* figurant dans le contrat liant le constructeur automobile à l'équipementier étranger soit opposable à un maillon de la chaîne contractuelle, elle doit circuler. En droit interne, au titre du principe selon lequel

³⁷³ Convention n° 80/934/CEE de Rome du 19 juin 1980 sur la loi applicable aux obligations contractuelles, art. 3 (Journal officiel n° L 266 du 09 octobre 1980, p. 1 -19) ; Règlement n°593/2008 du 17 juin 2008 du Parlement Européen et du Conseil sur la loi applicable aux obligations contractuelles (Rome I), art. 3 (JOUE n°L 177/6 du 4 juillet 2008 ; voir aussi BOLLEE S., LEMAIRE S. Le règlement n°593/2008 du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles dit « Rome I ». *D.* 2008, p. 2155 ; BOSKOVIC O., La protection de la partie faible dans le règlement de Rome I. *D.* 2008 p. 2175 ; D'AVOUT L., Le sort des règles impératives dans le règlement Rome I. *D.* 2008, p. 2165 ; D'ARGENT L., Règlement sur la loi applicable aux obligations contractuelles. *D.* 2008, p. 1815).

l'accessoire suit le principal, les juges admettent la circulation de certaines clauses au sein d'une chaîne de contrats translatifs de propriété.³⁷⁴ Ce principe existe aussi en droit international. Sur la base de celui-ci, les juges ont reconnu la circulation d'une clause compromissoire³⁷⁵ au sein d'une chaîne internationale de contrats translatifs de propriété.³⁷⁶ Comme la clause compromissoire, la clause d'*electio juris* est accessoire au droit d'action.³⁷⁷ S'ils ne se sont pas encore prononcés au sujet de la circulation d'une clause d'*electio juris*, la transposition de la jurisprudence rendue en matière de clause compromissoire à l'hypothèse de la clause d'*electio juris* par les juges paraît envisageable. Par conséquent, si la clause fait partie d'une chaîne de contrats translatifs de propriété,³⁷⁸ elle peut circuler.

199. La chaîne de contrat liant le constructeur automobile à l'acquéreur du véhicule équipé est une chaîne de contrats translatifs de propriété. La clause d'*electio juris* est donc opposable à un vendeur qui appellerait en garantie le fabricant. Elle l'est aussi au propriétaire du véhicule qui exercerait une action directe contre le constructeur automobile. En effet, dans la mesure où aucun contrat ne le lie au fabricant, si le propriétaire du

³⁷⁴ Cass. 1re civ., 9 oct. 1979 (n° 78-12.502); Bull. civ. I, n° 241; *RTD. civ.* 1980, p. 354, obs. G. Durry; Cass. 3e civ., 28 mars 2001 (n° 99-14.721); *CCC* 2001, n° 118, note L. Leveneur; *RDI* 2001, p. 259, obs. Ph. Malinvaud.

³⁷⁵ La clause compromissoire est une « convention par laquelle les parties à un contrat s'engagent à soumettre à l'arbitrage les litiges qui pourraient naître relativement à ce contrat » (LE TOURNEAU, Ph. op. cit., 2008, § 2201). La clause compromissoire est autonome, sa validité est donc admise en matière internationale (Cass. 1re civ., 11 juill. 2006, (n° 04-14.950), Bull. civ. I; n° 364; *D.* 2006, IR p. 2051; *JCP éd. G.* 2006, II, 10182, note P. Callé, et I, 187, § 9, obs. C. Seraglin).

³⁷⁶ « Dans une chaîne homogène de contrats translatifs de marchandises, la clause d'arbitrage international se transmet avec l'action contractuelle, sauf preuve de l'ignorance raisonnable de l'existence de cette clause » (Cass. 1re civ., 6 fév. 2001 (n°98-20.776), Bull. civ. I, n° 22; *D.* 2001, somm. p. 1135, obs. Ph. Delebecque; *JCP éd. G.* 2001, II, 10567, note Legros; *JCP éd. E.* 2001, p. 1238, note D. Mainguy et J. B. Seube; *Deffrénois* 2001, p. 708, obs. Libchaber; *CCC* 2001, comm. n° 82, note L. Leveneur; *RTD com.* 2001, p. 413, obs. É Loquin; *Rev. crit. DIP* 2001, 522, obs. F. Jault-Seseke. « Dans une chaîne de contrats translatifs de propriété, la clause compromissoire est transmise de façon automatique en tant qu'accessoire du droit d'action, lui-même accessoire du droit substantiel transmis, sans incidence du caractère homogène ou hétérogène de cette chaîne » (Cass. 1re civ., 27 mars 2007 (n°04-20.842), Bull. civ. I, n° 129; *D.* 2007, p. 2077, note S. Bollée; *D.* 2007, AJ, p. 1086, obs. X. Delpech; *JCP éd. G.* 2007, II, 10118, note C. Golhen; *Gaz. Pal.* 22 novembre 2007, n° 326, p. 6, note F.-X. Train; *CCC* 2007, comm. n° 166, note L. Leveneur; *LPA* 10 août 2007, n° 160, p. 23 note A. Malan; *Rev. crit. DIP* 2007, 798, note F. Jault-Seseke; *RTD civ.* 2008, p. 541, obs. Ph. Thery). La portée de la solution de 2007 paraît plus large dans la mesure où la Haute juridiction vise la clause compromissoire et non plus la clause d'arbitrage international comme dans l'arrêt de 2001.

³⁷⁷ En effet, ce qui compterait c'est que la clause soit accessoire au droit d'action ou au droit de propriété (GOLHEN C., *JCP éd. G.* 2007, II, 10118 (note sous Cass. 1re civ., 27 mars 2007 (n°04-20.842)).

³⁷⁸ LECLERC F., Les chaînes de contrats en droit international privé. *JDI* 1995, p. 267.

véhicule agit directement contre le fabricant, c'est au titre du droit d'action transmis comme accessoire de la chose vendue. Or la clause d'*electio juris* étant comme le droit d'action un accessoire de la chose vendue, elle circule. Si le propriétaire exerce un recours contre le vendeur au titre du contrat de vente les liant tous les deux, la clause d'*electio juris* lui est aussi opposable. Toutefois, l'article 7 de la Convention de Rome aménage la possibilité pour le consommateur de se prévaloir des dispositions impératives de sa résidence habituelle.³⁷⁹ Or si le propriétaire du véhicule équipé actionne le vendeur au titre du contrat les liant tous les deux, il agit en sa qualité de consommateur. Le propriétaire du véhicule, en sa qualité de consommateur, peut donc se prévaloir des dispositions des articles L.211-18 concernant la garantie de conformité et L.135-1 relatif aux clauses abusives du Code de la consommation.

200. De prime abord, l'introduction d'une clause d'*electio juris* dans un contrat international de vente prémunit efficacement le fabricant d'un véhicule équipé d'une aide à la conduite contre l'applicabilité du droit français. En effet, même si un recours peut être exercé contre lui par un maillon de la chaîne contractuelle, la clause d'*electio juris* sera opposable à ce maillon. Mais si le défaut allégué du véhicule équipé de l'aide recouvre la qualification de défaut de sécurité, la responsabilité du fait des produits défectueux sera applicable. Or celle-ci exclut expressément la validité des clauses destinées à ce qu'un producteur se soustrait à sa responsabilité. Nous avons montré que les défauts qui peuvent affecter une aide à la conduite recouvrent souvent cette qualification. Ainsi, l'efficacité de l'introduction d'une clause d'*electio juris* dans un contrat international de vente pour prémunir le fabricant d'un véhicule équipé d'une aide à la conduite contre l'applicabilité du droit français doit être relativisée.

³⁷⁹ En effet, cet article dispose que « 1. Lors de l'application, en vertu de la présente convention, de la loi d'un pays déterminé, il pourra être donné effet aux dispositions impératives de la loi d'un autre pays avec lequel la situation présente un lien étroit, si et dans la mesure où selon le droit de ce dernier pays, ces dispositions sont applicables quelle que soit la loi régissant le contrat. Pour décider si effet doit être donné à ces dispositions impératives, il sera tenu compte de leur nature et de leur objet ainsi que des conséquences qui découleraient de leur application ou de leur non-application. 2. Les dispositions de la présente convention ne pourront porter atteinte à l'application des règles de la loi du pays du juge qui régissent impérativement la situation quelle que soit la loi applicable au contrat » (Convention n° 80/934/CEE de Rome du 19 juin 1980 sur la loi applicable aux obligations contractuelles, art. 7, réf. préc.).

Conclusion du chapitre

201. De prime abord, l'application du droit commun apparaît surtout avantageuse pour le fournisseur. En raison de la suprématie de la responsabilité du fait des produits défectueux consacrée par la CJUE, c'est principalement sur le fondement de ce régime de responsabilité que les juges seront amenés à examiner la responsabilité du fabricant ou du fournisseur du véhicule équipé ou de l'aide à la conduite puisque la démonstration de l'intervention causale de l'aide dans la survenance de l'accident aboutit presque toujours à établir un défaut de sécurité et un lien de causalité entre celui-ci et le dommage. Or sur ce fondement, si le fabricant est responsable à titre principal, le fournisseur ne l'est qu'à titre secondaire.

202. Mais l'application de ce régime présente des avantages pour le fabricant (du véhicule ou de l'aide). Une présentation adéquate de l'aide peut prémunir le fabricant contre l'engagement de sa responsabilité, même si l'aide est affectée d'un vice de fabrication ou d'un défaut de conception. Un caractère exonératoire étant accordé au risque de développement. Or un véhicule équipé d'une aide substitutive est propice au risque de développement. Enfin, la responsabilité du fait des produits défectueux est un régime de responsabilité de plein droit, ce qui constitue un atout majeur en cas de coresponsabilité. L'application de la responsabilité du fait des produits défectueux peut donc préserver le fabricant, même partiellement, contre l'imputation de la charge finale de l'indemnisation de la victime. Pourtant, le caractère exonératoire accordé au risque de développement et le fait que ce régime de responsabilité soit qualifié de régime de responsabilité sans faute sont discutables. Le fait que l'application de ce régime n'aboutisse pas nécessairement à la désignation d'un producteur comme débiteur final nous paraît donc inéquitable.

203. Même si la responsabilité du fait des produits défectueux présente tout de même un inconvénient pour le constructeur automobile parce qu'elle institue une solidarité entre le producteur du produit fini et le producteur d'une partie composante, le constructeur automobile peut s'aménager une échappatoire. Plus précisément, il peut introduire une

clause limitative ou exclusive de responsabilité dans le contrat le liant à un équipement pour transférer à ce dernier la prise en charge des dommages matériels causés par un défaut de sécurité du véhicule équipé. Pour les dommages corporels, une telle clause n'est valable que si le défaut du véhicule équipé ne s'apparente pas à un défaut de sécurité. Finalement, le débiteur final de la charge de la réparation peut, dans les rares cas où un constructeur se verrait imputer la charge finale de l'indemnisation de la victime en raison de l'action reconventionnelle exercée contre par le conducteur ou le gardien du véhicule équipé, être un fournisseur.

204. Le constructeur automobile peut même se soustraire à l'application du droit français en incluant une clause d'*electio juris* dans le contrat de vente conclu avec un équipementier étranger. Au titre du principe selon lequel l'accessoire suit le principal, les juges admettraient probablement la circulation de la clause d'*electio juris* au sein de la chaîne de contrats translatifs de propriété. Cette clause serait alors opposable aux différents maillons contractuels, à condition que le défaut du véhicule équipé ne recouvre pas la qualification de défaut de sécurité. Dans l'hypothèse où le défaut du véhicule équipé recouvrirait la qualification de défaut de sécurité, c'est la responsabilité du fait des produits défectueux proscrivant les clauses élusives de responsabilité pour les dommages corporels qui s'appliquerait. Dans le cas contraire, seul le propriétaire du véhicule équipé agissant en sa qualité de consommateur pourrait atténuer l'effet de l'opposabilité de la clause d'*electio juris* en se prévalant des dispositions du Code de la consommation qui sont impératives dans l'ordre international.

Conclusion de la partie I

205. Le droit positif de la responsabilité civile apparaît suffisant pour tenir compte de la modification de l'environnement de conduite cristallisée par la mise en circulation de véhicules équipés d'aides à la conduite. En effet, les victimes disposent toujours d'un débiteur d'indemnité en application de la loi du 5 juillet 1985 : le propriétaire du véhicule équipé en sa qualité de gardien. Celui-ci peut exercer un recours contre un tiers s'il estime que l'aide à la conduite a joué un rôle dans la survenance de l'accident. Ainsi, au stade de la contribution à la dette, le champ des responsables peut théoriquement être élargi au-delà du conducteur et du gardien, c'est-à-dire du propriétaire du véhicule équipé de l'aide.

206. Mais l'application du droit positif de la responsabilité civile aboutit à des solutions inéquitables. Le propriétaire du véhicule peut, en sa qualité de gardien, être désigné comme débiteur d'indemnité sur le fondement de la loi du 5 juillet 1985 bien que la maîtrise intellectuelle du véhicule ³⁸⁰ soit exercée par l'aide. Si pour les victimes, cette solution est opportune, tel n'est pas le cas pour les propriétaires de ce type de véhicule. Non seulement l'exercice de la maîtrise intellectuelle d'un véhicule est, contrairement à la propriété, génératrice de responsabilité à titre principal, mais en outre il existe un détenteur de la maîtrise intellectuelle d'un véhicule : l'aide à la conduite. De même, lorsque la victime se trouve être la personne au volant, au demeurant propriétaire du véhicule, en sa qualité de passager transporté, donc de victime privilégiée, elle ne dispose pas d'un débiteur d'indemnité en application de la loi du 5 juillet 1985. Le concept de gardien ne permet donc pas en réalité de garantir une indemnisation à toutes les victimes privilégiées d'un accident de la circulation. De même, l'action reconventionnelle exercée contre un fabricant au titre du rôle causal de l'aide dans la survenance de l'accident dommageable n'aboutit pas nécessairement à ce qu'il soit désigné comme débiteur final de

³⁸⁰ La maîtrise intellectuelle du véhicule consiste à imposer un style de conduite en agissant directement et à tout moment sur certains organes de contrôle et/ou de direction du véhicule. Elle implique donc l'exécution, de manière ponctuelle, de certaines tâches de conduite qui s'imposent à celui qui exerce l'activité de conduite. Ainsi, ce qui détermine la maîtrise intellectuelle, c'est le fait de pouvoir se substituer à tout moment au détenteur de la maîtrise matérielle pour corriger ce dernier en exécutant à sa place une tâche de conduite. Il n'est pas nécessaire d'avoir usé de la faculté d'action sur un organe de contrôle ou de direction du véhicule au moment de l'accident pour être titulaire de la maîtrise intellectuelle du véhicule. Il suffit de disposer de cette faculté d'action.

l'indemnisation de la victime. Le conducteur ou le gardien peut ne pas parvenir à rapporter la preuve du rôle causal de l'aide. Même s'il parvient à surmonter cette difficulté, il peut se voir opposer un risque de développement. Même s'il ne se trouve pas confronté à ces problèmes, la reconnaissance d'une faute contre le conducteur ou le gardien peut le priver de son recours contre le tiers coresponsable sur le fondement d'un régime de responsabilité de plein droit. Or, la perte de contrôle du véhicule liée à la défaillance de l'aide peut être constitutive d'une faute et l'intervention causale d'une aide à la conduite dans la survenance de l'accident met presque toujours en lumière un défaut de sécurité lequel est un fait générateur de responsabilité de plein droit. La personne au volant, en sa qualité de conducteur ou de gardien-passager transporté, peut donc rester tenue de supporter seule la charge finale de l'indemnisation de la victime alors que le rôle causal du défaut de sécurité de l'aide est relevé par les juges.

*

207. L'équité légitime donc une adaptation du droit. Nous proposons alors, dès le stade de l'obligation à la dette, une extension du champ des responsables au-delà du conducteur et du propriétaire du véhicule. Plus précisément, on songe à une extension du champ des responsables au fabricant. Si les conducteurs sont responsables, c'est parce que la vitesse du véhicule leur confère « *un pouvoir de fait sur la voie publique* », ³⁸¹ qu'« *ils sont à l'origine des risques de la circulation routière* ». ³⁸² L'aide à la conduite étant destinée à assister la personne au volant et dans certains cas à s'y substituer, il est légitime que le fabricant du dispositif endosse une responsabilité comparable à celle de la personne au volant. De prime abord, on pourrait penser que cette adaptation du droit nécessite une intervention du législateur. En réalité, le droit de la responsabilité civile permet aux juges de la réaliser eux-mêmes. Le concept de gardien joue un rôle capital pour désigner un débiteur d'indemnité lorsque la détention de pouvoirs sur le véhicule par une aide s'oppose à ce que la personne au volant soit qualifiée de conducteur. Or ce concept détient les germes d'une extension du champ des responsables à un fabricant puisqu'il peut être

³⁸¹ CARBONNIER J., *op. cit.*, 2000, § 275.

³⁸² VINEY G., JOURDAIN P., *op. cit.*, 2006, § 1004.

étendu au gardien de la structure. Plus précisément, la présence d'une aide substitutive à bord d'un véhicule se prête à l'application de la distinction de la garde de la structure et du comportement. Or celle-ci offre aux juges la possibilité de répartir équitablement les responsabilités entre la personne au volant, le fabricant et le propriétaire d'un véhicule équipé d'une aide substitutive.

**PARTIE II. LA DISSOCIATION DE LA GARDE DU
VEHICULE EQUIPE : VERS DES RESPONSABILITES
EQUITABLES**

208. Nous proposons, sur le fondement de la loi du 5 juillet 1985, que la qualité de gardien soit étendue au gardien de la structure entendu comme le fabricant. Nous envisageons également que la responsabilité de la personne au volant soit engagée, non plus en sa qualité de conducteur ou de gardien, mais exclusivement en sa qualité de gardien du comportement. Non seulement le concept de gardien du comportement traduit juridiquement mieux la situation de la personne au volant d'un véhicule équipé d'une aide substitutive que les concepts de conducteur ou de passager transporté, mais en outre il préserve la sécurité juridique, car quel que soit le type d'aide substitutive, la personne au volant pourrait toujours être qualifiée de gardien du comportement. Le propriétaire du véhicule, quant à lui, pourrait toujours voir sa responsabilité mise en œuvre en sa qualité de gardien, mais ce ne serait plus qu'à titre subsidiaire, du moins au stade de la contribution à la dette. Il y aurait alors trois gardiens de la chose : le gardien (le propriétaire du véhicule), le gardien du comportement (la personne au volant) et le gardien de la structure (le fabricant). Afin de préserver le droit à indemnisation des victimes d'un accident de la circulation, les conditions de mise en jeu de la loi du 5 juillet 1985 seraient applicables pour engager la responsabilité des gardiens. Leur droit à indemnisation se trouverait même renforcé, car elles disposeraient d'un débiteur d'indemnité supplémentaire, le gardien de la structure du véhicule, et les trois gardiens de la chose pourraient même être tenus *in solidum* de son indemnisation. Plus précisément, la situation du propriétaire et de la personne au volant victimes serait opportunément améliorée. Le propriétaire au volant du véhicule équipé seul impliqué dans un accident disposerait désormais d'un débiteur d'indemnité : le gardien de la structure. Les qualités de gardien et de passager transporté étant compatibles, la personne au volant (gardien du comportement du véhicule équipé) et le propriétaire (gardien du véhicule équipé) victimes d'un dommage corporel seraient alors comme les autres victimes, c'est-à-dire des victimes privilégiées. La théorie de la dissociation de la garde de la structure et du comportement permettant d'imputer équitablement la charge finale de la réparation à l'un des gardiens, c'est elle qui serait applicable au stade de la contribution à la dette.

209. Certains peuvent trouver l'idée de l'extension du champ des responsables au fabricant sur le fondement de la loi du 5 juillet 1985 trop audacieuse pour qu'elle trouve un

écho en jurisprudence. Pourtant, ce ne serait pas la première fois que la Cour de cassation prendrait certaines libertés dans le domaine de l'indemnisation des victimes d'un accident de la circulation. Ainsi, dans un arrêt de 2005, ³⁸³ en mettant en avant le caractère d'ordre public de la loi du 5 juillet 1985, elle indiqua que cette loi s'appliquait bien que l'accident soit survenu dans le cadre d'une opération agricole, cette circonstance commandant pourtant l'application de la législation sociale. De même, « *dans le droit des accidents de la circulation, il arrive fréquemment que le cœur inspire aux juges des solutions qui vont contre la raison* ». ³⁸⁴ L'un des pères fondateurs de la loi du 5 juillet 1985 décerna à la Cour de cassation le titre de coauteur de la loi. ³⁸⁵

210. D'autres peuvent prôner l'abandon de cette idée en mettant en avant que le gardien de la structure se trouverait confronté aux mêmes problèmes que ceux rencontrés par le conducteur ou le gardien, c'est-à-dire l'établissement du rôle causal de l'aide et l'opposabilité d'un risque de développement par le tiers mis en cause sur le fondement de la responsabilité du fait des produits défectueux. Toutefois, il nous paraît plus légitime que ce soit le fabricant qui se trouve confronté à ces difficultés.

211. Enfin, certains peuvent soulever l'incompatibilité de cette idée avec la suprématie de la responsabilité du fait des produits défectueux consacrée par la CJUE. Le fait que le vice de la structure d'une chose constitue le fait générateur de la responsabilité du gardien de la structure sur le terrain de la responsabilité du fait des choses peut le laisser penser, un vice de la structure mettant souvent en lumière un défaut de sécurité. Toutefois,

³⁸³ Cass. 2e civ., 17 nov. 2005 (n°03-20.551), Bull. civ. II, n° 29 ; *D.* 2005, IR, p. 2971, note É. Chevrier ; *D.* 2006, pan., p. 1940, obs. Ph. Brun ; *Gaz. Pal.* 20 mai 2006, n° 140, p. 30 note Ph. Coursier ; *Resp. civ. et assur.* 2005, étude 19, par H. Groutel ; *RD rur.* 2006, n° 1, note P. Guerder ; *RTD civ.* 2006, chron. 9, p. 134, obs. P. Jourdain. L'audace dont la Cour de cassation fit preuve dans cet arrêt nous conduit même à envisager qu'elle puisse décider que la loi du 5 juillet 1985 prime sur la législation sociale de manière absolue et non plus seulement lorsque l'accident du travail ne se rattache pas à la circulation publique. On peut faire également état de la position des juges consistant à indiquer que la recherche de l'accident par le conducteur ou un tiers s'oppose à la reconnaissance d'un accident de la circulation tout en admettant l'existence d'un accident de la circulation quand bien même l'accident aurait été volontairement recherché par la victime.

³⁸⁴ LEDUC F., Le cœur et la raison en droit des accidents de la circulation. *Resp. civ. et assur.* 2009, n° 3, étude 4.

³⁸⁵ BADINTER R., Dixième anniversaire de la loi Badinter sur la protection des victimes d'accidents de la circulation : bilan et perspectives. *Resp. civ. et assur.* 1996, avril, n° spéc. p. 2.

sur le fondement de la loi du 5 juillet 1985, la démonstration du vice de la structure du véhicule n'est pas une condition de mise œuvre de la responsabilité du gardien de la structure. Sur ce terrain, c'est l'implication d'un véhicule terrestre à moteur dans un accident de la circulation qui entraîne la mise en jeu de sa responsabilité. Le vice de la structure, quant à lui, permet seulement de désigner le fabricant comme débiteur final de l'indemnisation de la victime en application de la loi du 5 juillet 1985. Il ne serait donc pris en considération qu'au stade de la contribution à la dette. Or à ce stade, *stricto sensu*, la responsabilité du fabricant est déjà engagée en application de la loi du 5 juillet 1985. Il peut d'ailleurs avoir déjà indemnisé la victime. Nous pensons donc que cette idée est compatible avec la suprématie de la responsabilité du fait des produits défectueux.

Il est vrai que la position de la CJUE pourrait être différente. D'ailleurs, une saisine de la CJUE paraît inéluctable. Les juges peuvent en être à l'origine. Le fait que la Cour de cassation interdise le recours à des procédés destinés à contourner l'application de la responsabilité du fait des produits défectueux peut laisser penser³⁸⁶ qu'elle poserait une question préjudicielle à la CJUE avant de mettre en œuvre cette idée. D'un autre côté, les libertés qu'elle prend en matière de produits de santé avec les exigences posées par le régime de la responsabilité du fait des produits défectueux³⁸⁷ autorisent à penser qu'elle pourrait l'appliquer sans interroger au préalable la CJUE. Si les juges prennent des libertés avec la responsabilité du fait des produits défectueux en admettant que les juges du fond recourent aux présomptions de fait pour retenir l'existence du défaut de sécurité d'un produit de santé ou son rôle causal dans la survenance du dommage malgré l'incertitude scientifique, pour autant leur solution est juridiquement indiscutable puisque les juges disposent d'une marge de manœuvre en matière probatoire. La Cour de cassation exploite juste cette marge de manœuvre pour que les conditions de mise en œuvre du régime, strictement applicable, de la responsabilité du fait des produits défectueux, puissent être réunies et par conséquent que la victime puisse être indemnisée. Même si l'application de

³⁸⁶ BAKOUCHE D., Responsabilité du fait des produits défectueux : la Cour de cassation cède face à l'impérialisme de la Cour de justice de l'Union européennes. *Lexbase hebdo éd. privée générale*, n° 403 (note sous Cass. com., 26 mai 2010 (n° 08-18.545)). (Disponible sur : < <http://www.lexbase.fr> >)

³⁸⁷ Certes, la Cour de cassation ne remet pas en cause les conditions de mise en œuvre de la responsabilité du fait des produits défectueux puisque les présomptions de fait concernent la question de la preuve. Mais cette jurisprudence témoigne tout de même d'une « *résistance passive* » des juges face à la primauté de la responsabilité du fait des produits défectueux (BLOCH L., Pour une présentation de la responsabilité du fait des produits de santé. *Resp. civ. et assur.* 2009, étude 16).

la dissociation des deux gardes sur le fondement de la loi du 5 juillet 1985 aboutirait, quant à elle, à soustraire le fabricant à l'application de la responsabilité du fait des produits défectueux, le raisonnement des juges serait, en apparence du moins, également juridiquement justifié puisque *stricto sensu* les conditions de mise en œuvre de la loi du 5 juillet 1985 ne reviennent pas à démontrer un lien de causalité entre un défaut de sécurité, un dommage et un lien de causalité entre les deux. Il serait adopté dans un but aussi louable que l'indemnisation des victimes d'un dommage corporel causé par un produit de santé, puisque la soustraction du fabricant au régime de la responsabilité du fait des produits défectueux serait destinée à pérenniser le déploiement de véhicules équipés d'aides à la conduite dont la finalité est de renforcer la sécurité routière. Par ailleurs, la soustraction du fabricant à l'application de la responsabilité du fait des produits défectueux serait mesurée. Si l'implication suffirait pour engager sa responsabilité sur le fondement de la loi du 5 juillet 1985, la démonstration d'un vice de la structure serait nécessaire pour qu'il supporte la charge finale de l'indemnisation de la victime. De même, si le vice de la structure peut s'apparenter à un défaut de sécurité, le vice de la structure n'est que l'une des nombreuses facettes du concept du défaut de sécurité et au demeurant, ce n'est pas la plus facile à établir. Ainsi, pour les autres types de défaut de sécurité d'un véhicule équipé, tels que le défaut extrinsèque, la responsabilité du fait des produits défectueux demeurerait applicable à l'égard du gardien de la structure. Enfin, un seul fabricant du véhicule équipé de l'aide à la conduite serait soustrait à l'application de la responsabilité du fait des produits défectueux : le fabricant du véhicule équipé ou le fabricant de l'aide. Quand bien même les juges ne saisiraient pas la CJUE d'une question préjudicielle, la Commission européenne, laquelle veille scrupuleusement au respect par les États membres de leurs obligations ou le fabricant pourrait saisir la CJUE.

Si le risque d'une condamnation par la CJUE de l'idée que nous proposons de développer existe, la réalisation de ce risque n'est pas pour autant certaine. Plus encore, la condamnation de cette idée par la CJUE n'impliquerait pas nécessairement qu'elle ne puisse, pas ou plus, être mise en œuvre par les juges. En effet, le Parlement européen pourrait intervenir pour exclure les véhicules équipés d'une aide substitutive à la conduite du champ d'application de la directive du 25 juillet 1985 afin d'assurer la pérennité du déploiement des aides à la conduite, s'il apparaît que la suprématie de la responsabilité du fait des produits défectueux peut être un frein à ce déploiement dans certains États

membres. Non seulement les juges des États membres dans lesquels l'application de la responsabilité du fait des produits défectueux n'est pas problématique seraient alors autorisés à soumettre les fabricants de véhicules équipés d'une aide à la conduite à un régime de responsabilité reposant sur des conditions de mise en oeuvre identique à celles de la responsabilité du fait des produits défectueux,³⁸⁸ mais en outre ceux des États membres dans lesquels l'application de la responsabilité du fait des produits défectueux est problématique pourraient appliquer aux fabricants un autre régime de responsabilité que la responsabilité du fait des produits défectueux. Malgré le risque d'une censure par la CJUE, le développement de cette idée nous paraît donc opportun.

212. Par conséquent, au sein de cette seconde partie, nous démontrerons d'une part que la mobilisation de la théorie de la dissociation de la garde de la structure et du comportement en application de la loi du 5 juillet 1985 est possible (*Titre I*) et d'autre part que son application aboutit à une imputation équitable de la charge finale de l'indemnisation de la victime entre les gardiens (*Titre II*).

³⁸⁸ CJUE, 1^{re} ch., 4 juin 2009 (C-285/08), réf. préc.

***Titre I. La mobilisation de la théorie de la
dissociation de la garde***

213. La mobilisation par les juges de la théorie de la dissociation de la garde en application de la loi du 5 juillet 1985 est possible puisque de manière générale le contexte juridique se prête à la mobilisation de cette théorie (**Chapitre V**) et que le régime institué par la loi du 5 juillet 1985 dispose des jalons nécessaires à sa mise en œuvre (**Chapitre VI**).

Chapitre V. Un contexte général favorable

214. De manière générale, le contexte juridique apparaît propice à l'application de la théorie de la garde de la structure et du comportement. On constate à la fois un renouveau de cette théorie en droit positif (*SECTION I*) et un assouplissement de l'attitude des juges à l'égard du conducteur (*SECTION II*).

SECTION I. LE RENOUVEAU DE LA THEORIE DE LA GARDE DE LA STRUCTURE ET DU COMPORTEMENT EN DROIT POSITIF

215. L'examen des origines de la théorie (§ 1) comme celui de son prétendu abandon (§ 2) est indispensable avant de démontrer qu'en réalité cette théorie n'est pas tombée en désuétude (§ 3).

§ 1. LES ORIGINES DE LA THEORIE

216. C'est en application de l'article 1384 alinéa 1^{er} du Code civil, qu'en l'état du droit positif, la théorie de la distinction de la garde de la structure et du comportement se trouve mise en œuvre pour dans certains cas désigner un gardien comme responsable. Malgré son fondement légal, le régime de la responsabilité du fait des choses est une création prétorienne.³⁸⁹

Dans un premier temps, la qualité de gardien ne visait que le propriétaire de la chose. Puis, la jurisprudence l'étendit au détenteur des pouvoirs de contrôle, d'usage et de direction sur la chose (A). Enfin, elle fut élargie au gardien de la structure par le biais de la distinction de la garde de la structure et du comportement (B).

A. DE LA CONCEPTION JURIDIQUE A LA CONCEPTION MATERIELLE DE LA GARDE

217. Le propriétaire d'une chose est présumé gardien. Néanmoins, est également gardien la personne qui exerce « *un pouvoir effectif sur la chose, au moment de la*

³⁸⁹ Le machinisme révéla l'existence de dommages pour lesquels la démonstration d'une faute ne pouvait être prouvée et par voie de conséquence les limites de la responsabilité pour faute prouvée comme vecteur de l'indemnisation des victimes d'un dommage. C'est surtout en matière de dommages corporels que l'incapacité de la responsabilité pour faute à assurer l'indemnisation à l'ensemble des victimes posait un problème majeur. D'ailleurs, en matière d'accidents automobiles le sentiment d'injustice se trouvait renforcé par le fait que les automobilistes étaient assurés. Ces derniers n'étaient donc pas les débiteurs de l'indemnisation des victimes. L'obligation d'assurance a alors encouragé la jurisprudence à poser les bases d'un véritable régime de responsabilité sans faute au sein de l'arrêt Jand'heur (Cass., Ch. réunies, 13 fév. 1930 ; *GAJC*, 11^e éd., n° 193 ; *DP* 1930, 1, 57, concl. Matter, note Ripert ; *S.* 1930, 1, 121, note P. Esmein) et à s'y référer régulièrement en matière d'accidents automobiles. Plus précisément, au sein de l'arrêt Jand'heur les juges ont posé une « présomption de responsabilité » du fait des choses. Cela se reflète à travers l'impossibilité pour le défendeur de s'exonérer par le biais de la démonstration de l'absence d'une faute.

réalisation du dommage », ³⁹⁰ c'est-à-dire la personne ayant les pouvoirs de contrôle, d'usage et de direction sur la chose. ³⁹¹ Chacun de ces pouvoirs témoigne d'une faculté exercée sur la chose. Le pouvoir de contrôle vise la capacité d'empêcher que la chose cause un dommage. ³⁹² L'usage désigne « *le fait de se servir de la chose, généralement dans son intérêt* ». ³⁹³ Enfin, la direction se réfère au « *pouvoir effectif du gardien sur la chose* » lui permettant de la déplacer selon sa convenance. ³⁹⁴ Le propriétaire de la chose peut se soustraire à sa qualité de gardien en démontrant le transfert de ces pouvoirs, c'est-à-dire le transfert de la garde de la chose, à une autre personne. Mais ce transfert ne s'opère pas facilement. Il a été jugé que le vendeur avait conservé les pouvoirs de contrôle, d'usage et de direction sur le véhicule lors de son essai par un acheteur potentiel dans la mesure où l'essai du véhicule avait été réalisé sous son contrôle et sa surveillance. ³⁹⁵

L'extension de la qualité de gardien du propriétaire de la chose au détenteur des pouvoirs d'usage, de direction et de contrôle ne fut qu'une étape. Par le biais de la distinction de la garde du comportement et de la structure, les juges élargirent le concept de gardien d'une chose au gardien de la structure.

B. DE LA QUALITE DE GARDIEN A CELLE DE GARDIEN DE LA STRUCTURE OU DU COMPORTEMENT

218. La théorie de la distinction de la garde de la structure et du comportement fut développée sous la plume de Bertold Goldman ³⁹⁶ qui avait constaté que l'interprétation de la condition du fait de la chose revenait pour les juges « *à imputer au gardien à la fois une*

³⁹⁰ BACACHE-GIBEILI M., *Op. cit.* 2007, § 206.

³⁹¹ Cass., Ch. réunies, 2 déc. 1941 ; réf. préc. ; Cass. 2e civ., 5 avr. 1965, Bull. civ. II, n° 343 ; D. 1965, p. 737, note Azard : dans cet arrêt « *le propriétaire d'une automobile, qui en est dépossédé par l'effet d'un vol, privé de l'usage, de la direction et du contrôle de sa voiture n'en a plus la garde et n'est plus dès lors soumis à la présomption de responsabilité édictée par l'article 1384 al. 1^{er}* ».

³⁹² Cass., Ch. réunies, 2 déc. 1941 ; réf. préc..

³⁹³ LE TOURNEAU Ph., *op. cit.*, 2008, n° 7832.

³⁹⁴ LE TOURNEAU Ph., *op. cit.*, 2008, n° 7832.

³⁹⁵ Cass. 2e civ., 13 juil. 1966 ; D. 1966, p. 554 ; Cass. 2e civ., 19 mai 1969 ; *JCP éd. G.* 1969, II, 16105.

³⁹⁶ GOLDMAN B., *La détermination du gardien responsable du fait des choses inanimées* / préface de Paul Roubier. Thèse : Lyon : Sirey, 1947 ; GOLDMAN B., *Garde du comportement et de la structure*. In : *Mélanges en l'honneur de Paul Roubier*. Tome II, Dalloz-Sirey, 1961.

présomption de faute dans l'usage de celle-ci et une garantie des vices. Or, affirme-t-il, s'il est admissible de faire peser la présomption de faute liée à l'usage de la chose sur la personne qui avait, au moment du dommage « l'usage, la direction et le contrôle » de celle-ci, en vertu d'une sorte de parallélisme entre le pouvoir et la responsabilité, il n'en est pas de même pour la garantie des vices qui doit demeurer à la charge de la personne qui est en mesure d'exercer un contrôle technique de la structure interne de l'objet, c'est-à-dire dans l'esprit de l'auteur, le propriétaire. Il y a donc lieu selon cet auteur de partager la garde en deux ». ³⁹⁷

219. Selon cette théorie, dès lors que la chose est dangereuse ou dotée d'un dynamisme propre, une distinction doit être opérée entre la structure de la chose et son comportement. Plus précisément, la garde est divisée entre la personne qui a un pouvoir sur la structure de la chose et celle qui en a un sur son comportement. Mais ils ne peuvent être déclarés tenus *in solidum* de l'indemnisation de la victime, la garde étant alternative. ³⁹⁸ C'est la source du dommage qui permet aux juges de désigner le responsable. Le gardien de la structure est responsable en cas de dommage causé par un vice interne de la chose même s'il n'a pas la garde matérielle de la chose tandis que le gardien du comportement est responsable lorsque le dommage est imputable à une utilisation anormale ou défectueuse de la chose. La garde est donc attribuée à celui qui a le pouvoir de prévenir le dommage qu'elle peut causer. ³⁹⁹ Plus précisément, cette théorie a une double préoccupation : « *l'équité et la prévention des dommages* ». En effet, « *Si l'on s'en tenait à l'équité il suffirait de faire échapper le gardien du comportement à la responsabilité de l'art. 1384 al. 1er en désignant tout autre responsable propriétaire ou fabricant peu importe. Mais l'équité n'intervient qu'en raison de l'impossibilité pour le gardien du comportement de prévenir le dommage. Dès lors, le gardien de la structure doit être celui qui peut prévenir l'intervention dommageable de la chose parce qu'il a un pouvoir actuel sur sa structure* ». ⁴⁰⁰

³⁹⁷ VINEY G., JOURDAIN P., *op. cit.*, 2006, § 691 faisant référence à GOLDMAN B., *op. cit.*, 1961.

³⁹⁸ Certes, un arrêt sème le doute (Cass. 2e civ., 15 déc. 1986, *D.* 1987, p. 221 note Ch. Larroumet). Toutefois, la responsabilité du gardien du comportement semble retenue au titre d'une faute.

³⁹⁹ BACACHE-GIBEILI M., *op. cit.*, 2007, § 218.

⁴⁰⁰ LARROUMET Ch., *D.* 1980, p. 325.

220. La première fois que les juges adoptèrent cette théorie, ce fut en matière d'explosion d'une bouteille de gaz ⁴⁰¹ et par la suite son application devint récurrente dans cette circonstance. Son second domaine de prédilection fut les bouteilles d'eau gazeuse. ⁴⁰²

221. Concernant plus particulièrement la qualité de gardien de la structure, dans un premier temps elle fut attribuée au propriétaire de la chose. ⁴⁰³ Sa désignation comme responsable fut justifiée par la volonté d'«*éviter de faire subir au gardien du comportement, utilisateur non propriétaire d'une chose, une responsabilité d'autant plus injuste que celui-ci n'exerçait aucun pouvoir effectif sur la structure de la chose*». ⁴⁰⁴ Néanmoins, des critiques s'élevèrent contre cette jurisprudence, car elle revenait à «*considérer la responsabilité de l'article 1384 al. 1er comme une charge de la propriété alors même que les pouvoirs résultant de la propriété ne rendent pas le propriétaire de la chose plus apte que le gardien du comportement à éviter l'intervention dommageable de la chose*». ⁴⁰⁵ Il lui fut également reproché d'être défavorable aux victimes dans la mesure où elle les obligeait à démontrer l'origine de l'accident sous peine de ne pas être indemnisées. ⁴⁰⁶

⁴⁰¹ La Haute Juridiction censura la cour d'appel au motif qu'«*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*» (Cass. 2e civ., 5 janv. 1956, *D.* 1957, p. 261, note R. Rodière, *JCP* 1956, II, 9095, note R. Savatier ; Cass. 2e civ., 4 nov. 1987 (n° 86-14.476), *Gaz. Pal.* 1988, 1, somm. 259, obs. F. Chabas).

⁴⁰² Cass. 1re civ., 12 nov. 1975 (n° 74-10.386), *JCP éd. G.* 1976, II, 18749, note G. Viney ; *Gaz. Pal.* 1976, 1, 174, note B. Héno ; Cass. 2e civ., 20 juil. 1981 (n°80-10.450), *Bull. civ.* II, n°170 ; *JCP éd. G.* 1982, II, 19848 ; note F. Chabas ; *RTD civ.* 1982, p.423, obs. G. Durry ; Cass. 2e civ., 4 juin 1984 ; *Gaz. Pal.* 14-16 octobre 1984, 2, p. 634, note F. Chabas.

⁴⁰³ Cass. 2e civ., 5 janv. 1956 (réf. préc.). C'était pour «*éviter de faire subir au gardien du comportement, utilisateur non propriétaire d'une chose, une responsabilité d'autant plus injuste que celui-ci n'exerçait aucun pouvoir effectif sur la structure de la chose*» (LARROUMET Ch., *D.* 1980, p. 325 (note sous Cass. 2e civ., 3 oct. et 14 nov. 1979)).

⁴⁰⁴ VINEY G., JOURDAIN P., *op. cit.*, 2006, § 691 faisant référence à GOLDMAN B., *op. cit.*, 1961.

⁴⁰⁵ LARROUMET Ch., *D.* 1980, p. 325.

⁴⁰⁶ «*Ne va-t-on pas alors contraindre les victimes à démontrer l'origine de l'accident et leurs actions ne risquent-elles pas d'échouer devant ce préalable alors que toute la construction de la présomption de responsabilité est destinée à les secourir dans les cas douteux. Un système tout entier conçu dans l'intérêt des victimes me paraissait condamner d'avance une théorie qui donnant à la chose deux gardiens obligeait la victime à élire le bon et lui interdisait de se tromper*» (RODIÈRE R., *D.* 1957, p. 261). «*Il est certain que la garde étant alternative et non commutative en l'état actuel du droit la victime ne peut assigner que l'un*

En réponse à ces critiques, les juges étendirent la qualité de gardien de la structure au fabricant.⁴⁰⁷ Cette position prétorienne fut analysée comme un correctif d'une « anomalie »⁴⁰⁸ du régime de responsabilité des fabricants. En effet, alors que le fabricant « répond automatiquement à l'égard de son cocontractant de tout vice caché de la chose livrée même s'il n'a pu en avoir connaissance », sa responsabilité délictuelle « demeure en principe subordonnée à la preuve d'une faute délictuelle », ce qui n'est ni logique, ni équitable.⁴⁰⁹ Ainsi, « Cette utilisation de la notion de la garde de la structure contre le fabricant s'explique en réalité par la volonté d'aligner la protection des victimes « tiers » sur celle des acquéreurs et des sous-acquéreurs qui bénéficient depuis longtemps, sur le terrain contractuel, d'un régime de responsabilité stricte contre le fabricant d'un produit défectueux ». ⁴¹⁰

222. Les juges ayant pris en considération les critiques de la doctrine concernant l'application de la théorie de la dissociation de la garde, *a priori* il n'y avait « plus de raisons psychologiques d'éviter à tout prix la dualité des gardiens ». En effet, le fabricant d'une chose est son « premier gardien », ⁴¹¹ « en cas de discussion il y un gardien tout trouvé : le fabricant de l'objet ». ⁴¹² Pourtant, une critique fut encore émise : la présomption de responsabilité de l'article 1384 al. 1^{er} du Code civil est rattachée « non à la chose elle-même, mais à la garde de la chose » pourtant « force est de constater que de très nombreuses décisions paraissent établir un lien entre la mise en cause d'un gardien responsable de la structure de la chose différent du détenteur et la nature ou l'état de la chose ayant occasionné le dommage ». ⁴¹³

des gardiens possibles, celui du comportement ou celui de la structure et doit donc s'assurer de la justesse de son choix » (DUPICHOT P., *JCP éd. G.* 1983, II, 20094 (note sous CA Versailles, 3e ch. 27 janv. 1983)).

⁴⁰⁷ BACACHE-GIBEILI M., *op. cit.*, 2007, § 220.

⁴⁰⁸ VINEY G., *JCP éd. G.* 1976, II, 18749 (note sous Cass. 1re civ., 12 nov. 1975 et CA Paris, 5 déc. 1975).

⁴⁰⁹ VINEY G., *JCP éd. G.* 1976, préc.

⁴¹⁰ VINEY, G., JOURDAIN P., *op. cit.*, 2006, § 698.

⁴¹¹ « C'est lui qui par suite des nécessités mêmes de la fabrication a eu le pouvoir effectif de diriger et de contrôler la chose » (RODIERE R., D. 1957, préc.)

⁴¹² « La dualité des gardiens ne risque donc plus de conduire la victime dans une impasse » (RODIERE R., D. 1957, préc.).

⁴¹³ DUPICHOT P., note préc., 1983.

§ 2. LE PRETENDU ABANDON DE LA THEORIE

223. Certes, les juges étendirent la qualité de gardien de la structure au vendeur ⁴¹⁴ ou au loueur professionnel ⁴¹⁵ et appliquèrent la théorie à l'hypothèse d'une implosion d'un téléviseur ⁴¹⁶ ou d'une défaillance d'un système de freinage d'un véhicule, ⁴¹⁷ mais ensuite l'application de la théorie se fit de plus en plus sporadique. C'est pourquoi la doctrine pensa que cette théorie était « vouée à la désuétude ». ⁴¹⁸ Si cette théorie était réellement tombée en désuétude, certains arrêts rendus par la Cour de cassation illustrent alors son renouveau.

§ 3. LE RENOUVEAU DE LA THEORIE

224. Récemment, dans le domaine aérien (A), nautique (B), tabagique (C) et de la construction temporaire (D), les juges se sont référés à la théorie de la distinction de la garde du comportement et de la structure.

A. DANS LE DOMAINE AERIEN

225. Dans le domaine aérien, cette distinction fut appliquée dans deux affaires : celle de l'accident de Katmandou relative à un avion de type airbus A 300 (1) et celle relative à un accident impliquant un aéronef survenu au col de Bavella (2).

⁴¹⁴ BACACHE-GIBEILI M., *op. cit.*, 2007, § 220.

⁴¹⁵ BACACHE-GIBEILI M., *op. cit.*, 2007, § 220. Cass. 2e civ., 3 oct. 1979 (n° 78-10.575), Bull. civ. II, n° 232 ; D. 1980, p. 325 note C. Larroumet.

⁴¹⁶ Cass. 2e civ., 30 nov. 1988 (n° 86-14.325), *RTD. civ.* 1989, p. 323, obs. P. Jourdain.

⁴¹⁷ Cass. 2e civ., 13 déc. 1989 (n°87-14.990), Bull. civ. 1989 II n° 222 ; *RTD civ.* 1990, p. 292, obs. P. Jourdain. En l'espèce, en raison d'un vice affectant le système de freinage du véhicule auquel il n'a pu être remédié en dépit de plusieurs interventions du garagiste, Mme A. et sa fille ont été victimes d'un accident, elles ont alors assigné en indemnisation de leurs dommages, le fabricant du véhicule, le livreur du véhicule et l'exploitant du garage. La Cour d'appel d'Aix en Provence dans un arrêt en date du 16 septembre 1986 les a déboutées de leur demande. Madame A. a alors formé un pourvoi en cassation lequel a été rejeté par la Cour de cassation au motif que Madame A. ayant « connaissance avant l'accident des vices de freinage de son véhicule auxquels il n'a pu être remédié, ayant été avertie des risques prévisibles qui en résultaient et n'ayant pas adopté en conduisant les précautions indispensables qui lui incombait ... la cour d'appel a pu déduire qu'au moment de l'accident le fabricant-vendeur et le garagiste n'étaient pas restés gardiens du système de freinage ».

⁴¹⁸ GRYNBAUM L., *Responsabilité du fait des choses inanimées. Rép. civ.* janvier 2004, n° 215 et s.

1. L'accident de Katmandou

226. Le 28 septembre 1992, un avion de type airbus A 300 exploité par la compagnie Pakistan International Airlines s'est écrasé contre un massif montagneux à l'approche de l'aéroport de Katmandou entraînant la mort de toutes les personnes à bord. Le constructeur de l'avion et le transporteur ont été assignés devant le Tribunal de Grande Instance de Toulouse en versement d'une indemnité provisionnelle par les ayants droit de plusieurs victimes. Le transporteur a contesté la compétence du tribunal. La Cour de cassation par un arrêt en date du 25 novembre 1997 approuva les juges du premier degré.⁴¹⁹ Entre-temps, les ayants droit des mêmes victimes et de deux autres groupes assignèrent en indemnisation le transporteur, le constructeur de l'avion ainsi que deux fournisseurs d'équipement. Le tribunal les débouta de leur demande dirigée contre le constructeur de l'appareil au titre d'un défaut d'ergonomie de la cabine de pilotage et mit hors de cause les fournisseurs d'équipements. Mais, relevant des fautes inexcusables imputables au transporteur, il retint la responsabilité de ce dernier. Les ayants droit firent appel pour voir la responsabilité civile du constructeur de l'appareil et des équipementiers engagée aux côtés du transporteur. Cet appel donna lieu à un arrêt en date du 7 juillet 1998 rendu par la Cour d'appel de Toulouse.⁴²⁰

Plusieurs griefs furent mirent en avant par les appelants. Tout d'abord, ils indiquèrent que l'absence de mise à disposition des pilotes de micro mains libres constituait un manquement de la part du constructeur de l'appareil à son obligation de sécurité. Néanmoins, la cour d'appel releva qu'à l'époque, aucune réglementation ne rendait obligatoires les micros mains libres, cet équipement n'étant que souhaitable. Par ailleurs, elle indiqua que le rôle causal de l'absence de cet équipement n'était pas démontré dans la mesure où le pilote, au regard des conversations enregistrées avec la tour de contrôle, avait diffusé les informations utiles sur l'altitude.

Il fut aussi reproché aux fournisseurs d'équipement d'avoir manqué à leur obligation de sécurité en raison de défauts affectant la carte d'approche. Toutefois, la cour d'appel considéra que cette carte ne présentait pas le caractère équivoque qui lui était prêté étant

⁴¹⁹ Cass. 1re civ., 25 nov. 1997 (n° 95-17.726), Bull. civ. I, n° 331.

⁴²⁰ CA Toulouse, 7 juil. 1998, *Gaz. Pal.* 16 juin 2001, n° 167, p. 15.

donné que l'équipage n'avait pas suivi les indications de la carte, qu'il avait contrevenu aux instructions orales reçues et indiquait une altitude qui n'était pas la sienne (1000 pieds d'écart entre l'altitude réelle et l'altitude indiquée). Elle en conclut que tant le défaut de lisibilité de la carte que le lien de causalité avec l'accident n'étaient qu'hypothétiques, aucune expertise n'apparaissant de nature à apporter une certitude sur cette question. Elle examina toutefois si ce reproche était fondé à l'égard du fournisseur de l'appareil de détection de sol lequel, pour des raisons qui n'ont pu être élucidées, n'a pas fonctionné le jour de l'accident. Mais, elle affirma que tel n'était pas le cas en considérant que l'exactitude des données enregistrées n'étant pas suffisamment démontrée, elle ne pouvait pas conclure de manière certaine à l'absence d'avertissement.

Enfin, les appelants développèrent des arguments relatifs à la responsabilité du constructeur de l'avion en sa qualité de gardienne de la structure. Aucun vice interne de l'appareil en relation causale avec l'accident n'ayant été relevé lors des débats relatifs à l'obligation de sécurité, la Cour de cassation n'engagea pas sa responsabilité, mais la Cour laissa entendre qu'elle aurait pu le faire. Ce n'est qu'après avoir relevé que les conditions de mise en œuvre de l'obligation prétorienne de sécurité n'étaient pas réunies que les juges examinèrent la responsabilité du constructeur en sa qualité de gardien de la structure. Le renouveau de la théorie paraît donc relever de la volonté d'indemniser la victime, même si en l'espèce elle n'eut pas cet effet.

Concernant la responsabilité du transporteur, la cour d'appel confirma l'engagement de sa responsabilité.⁴²¹

Un pouvoir en cassation fut formé. Mais en 2002, la Cour de cassation approuva la cour d'appel.⁴²² Ainsi, même si elle ne fut pas retenue, la responsabilité du constructeur de

⁴²¹ Dans un premier temps, la cour d'appel indiqua que le transporteur était au titre de l'article 17 de cette Convention responsable de plein droit. Puis, elle examina si des fautes inexcusables pouvaient être reprochées à ce dernier, l'existence de ces dernières ôtant tout intérêt à la discussion portant sur le plafond de l'indemnisation. Il fut avéré que la recherche du dommage n'était pas intentionnelle. Les juges recherchèrent donc si le transporteur avait conscience du risque probable auquel il exposait les passagers sans raison valable conformément à la définition de la faute inexcusable au sens de la Convention de Varsovie. Elle retint un mauvais entretien de l'appareil et un mépris de la réglementation destinée à éviter une immobilisation de l'appareil. En outre, elle releva que les pilotes avaient engagé une descente incorrecte et fait à la tour de contrôle des rapports d'altitude erronés. Des fautes inexcusables furent donc reprochées aux pilotes et copilotes au titre de l'erreur commise concernant la lecture de la carte, de l'incapacité à déceler et corriger cette erreur ainsi qu'au commandant de bord au titre de l'absence de vérification des données concernant l'altitude. Ces fautes inexcusables ayant concouru au dommage subi par les victimes, les juges ont décidé que l'entier préjudice devait être réparé par le transporteur.

l'appareil fut examinée sur le terrain de la responsabilité du fait des choses au titre de sa qualité de gardien de la structure de l'appareil.

Dans le domaine aérien, on trouve un second arrêt illustrant la mise en œuvre de la distinction de la garde de la structure et du comportement.

2. *L'accident d'aéronef du col de Bavella*

227. Le 1er octobre 1991, un aéronef appartenant à un aéroclub s'est écrasé au col de Bavella en Corse. Ses trois passagers, blessés lors de l'accident, exercèrent une action en réparation de leur préjudice contre le pilote et son assureur et appelèrent en garantie l'assureur de l'aéroclub. Ils furent déboutés en appel. Saisie d'un pourvoi en cassation formé par les victimes, la Cour suprême dans un arrêt en date du 27 février 2007 approuva la cour d'appel.⁴²³ Elle admit qu'une faute pouvait être reprochée au pilote au titre d'une mauvaise appréciation de la manoeuvre à opérer compte tenu des conditions météorologiques du vol, mais réfuta son caractère inexcusable. Concernant l'aéroclub, elle confirma également la position de la cour d'appel au motif que le pilote n'agissant pas en tant que préposé, la responsabilité de l'aéroclub ne pouvait pas être recherchée en sa qualité de commettant. La Cour de cassation affirme ainsi « *la responsabilité de l'aéroclub ne pouvait être recherchée sur le fondement de l'article 1384 du Code civil qu'en sa qualité de gardien de la structure de l'appareil* » mais elle ne pouvait être retenue, car « *il ressortait de l'enquête de gendarmerie que celui-ci était en parfait état de vol à son décollage de Bastia* ». En l'absence de vice de la structure établi, la responsabilité du gardien de la structure ne pouvait donc pas être engagée, mais la Cour n'en a pas refusé le principe. Si les juges ont examiné les faits sur le terrain de la responsabilité du fait des choses et non sur celui de la responsabilité du fait des produits défectueux, c'est parce qu'ils se sont produits avant l'entrée en vigueur de la loi du 19 mai 1998.

Dans le domaine nautique, la Haute Juridiction admit la référence par les juges du fond à la théorie de la dissociation de la garde de la structure et du comportement.

⁴²² Cass. 1re civ., 19 nov. 2002 (n° 98-21.664).

⁴²³ Cass. 1re civ., 27 fév. 2007 (n°03-16.683), Bull. civ. I, n° 89 ; *D.* 2007, AJ, p. 1014 ; *Resp. civ. et assur.* 2007, n° 166, et repère 5, par H. Groutel ; *Resp. civ. et assur.* 2007, étude 16, par A. Vignon-Barrault.

B. DANS LE DOMAINE NAUTIQUE

228. Dans un arrêt en date du 23 novembre 2006 rendu par la deuxième chambre civile de la Cour de cassation, cette théorie fut appliquée au sujet d'un accident de kayak. ⁴²⁴ En l'espèce, un jeune homme est décédé par noyade alors qu'il descendait l'Aveyron à bord d'un kayak loué à une association. Les conjoints de ce jeune homme ont exercé une action en responsabilité et en indemnisation de leur préjudice contre le fabricant du kayak. Mais elle fut rejetée par la cour d'appel qui ne releva aucun vice interne du kayak. Un pourvoi en cassation fut formé.

La Haute juridiction approuva les juges du second degré dans la mesure où il ressortait *« de l'enquête de gendarmerie et de l'expertise diligentée dans le cadre de cette enquête que le kayak n'a eu aucun comportement défectueux en cours d'utilisation normale et ne s'est plié que par suite du coincement de la pointe entre deux troncs d'arbres en bordure de la rive, ce qui a entraîné le pivotement de l'embarcation, son chavirement et son remplissement d'eau, causant sa déformation sous l'influence du fort courant existant dans cette partie de la rivière ; que, dès lors, le dommage trouve son origine dans une défaillance dans l'usage, la direction ou le contrôle de la chose, éléments qui caractérisent la garde du comportement »*. Dans la mesure où les juges imputèrent la cause du dommage au gardien du comportement du kayak, la victime, on peut en déduire qu'ils appliquèrent la distinction de la garde de la structure et du comportement. *A priori*, les faits sont postérieurs à l'entrée en vigueur de la loi du 19 mai 1998, mais le kayak n'étant pas affecté d'un défaut de sécurité, ce régime de responsabilité n'était pas applicable. On trouve un autre exemple de l'application de la théorie de la dissociation des deux gardes par les juges en matière tabagique.

C. DANS LE DOMAINE TABAGIQUE

229. Dans un arrêt en date du 20 novembre 2003 rendu par la deuxième chambre civile de la Cour de cassation, même si les juges ne retinrent pas la responsabilité d'un fabricant de tabac, ils l'examinèrent sous l'angle de sa qualité de gardien de la structure. Ils

⁴²⁴ Cass. 2e civ., 23 nov.2006 (n° 05-13.441).

n'engagèrent pas sa responsabilité parce que le tabac ne fut pas analysé comme une chose dotée d'un dynamisme propre.⁴²⁵ En l'espèce, la victime, fumeuse de cigarettes depuis l'âge de treize ans, soit depuis 1963, fut victime en 1988 d'un cancer du poumon, puis en 1995 de cancers du poumon et de la langue. La victime et sa famille assignèrent en réparation des préjudices causés par la consommation du tabac le fabricant de tabac (la Seita) sur le fondement des articles 1382 et 1384, alinéa 1er, du Code civil. Si les juges du premier degré accueillirent leurs demandes, tel ne fut pas le cas de la Cour d'appel qui considéra la victime comme la seule gardienne des cigarettes.

Un pourvoi en cassation fut formé. La Haute juridiction le rejeta. Concernant le moyen faisant grief à la cour d'appel d'avoir violé l'article 1384 alinéa 1 du Code civil, la Haute juridiction approuva la cour d'appel d'avoir retenu « *que le dommage causé par les cigarettes est dû de manière indissociable aux produits contenus et dégagés par celle-ci, nicotine, goudrons, gaz et au comportement du fumeur qui les consomme, que le fabricant de ce produit n'a pas le pouvoir de surveiller et de contrôler les éléments de ces choses non dotées d'un dynamisme propre, et que, la théorie distinguant la garde de la structure et la garde du comportement n'étant pas applicable à ces produits, la responsabilité de la société SEITA du fait des cigarettes détenues par le fumeur, qui en était le seul gardien, ne pouvait être recherchée* ». Comme le souligne Patrice Jourdain « *on approuvera ces motifs justifiant la mise à l'écart de la distinction des gardes. Mais ce qui frappe le plus est que, de façon implicite, la Cour de cassation révèle que cette distinction si critiquée et si rarement mise en oeuvre qu'on la croyait presque tombée en désuétude est toujours prête à l'emploi. Si l'intérêt principal de l'arrêt n'est évidemment pas là, il n'en révèle pas moins au passage la pérennité d'une jurisprudence qui était devenue incertaine* ».⁴²⁶ L'antériorité des faits à l'entrée en vigueur de la loi du 19 mai 1998 explique le raisonnement des juges sur le fondement de l'article 1384 alinéa 1^{er} du Code civil. Le dernier exemple de l'application de la théorie de la dissociation des deux gardes par les juges, on le trouve dans le domaine de la construction temporaire.

⁴²⁵ Cass. 2e civ., 20 nov. 2003, (n° 01-17.977), Bull. civ. II n°355 ; D. 2003, p. 2902 concl. R. Kessous ; D. 2003, p. 2902 note L. Grynbaum ; D. 2004, somm., p. 1344, obs. D. Mazeaud ; JCP éd. G. 2004, I, 163, n° 36 s., obs. G. Viney ; Resp. civ. et assur. 2004, chron. 5, par C. Radé ; RTD civ. 2004, p. 103, obs. P. Jourdain.

⁴²⁶ JOURDAIN P., La Cour de cassation refuse d'ouvrir le prétoire aux victimes du tabac. RTD civ. 2004, p. 101.

D. DANS LE DOMAINE DE LA CONSTRUCTION TEMPORAIRE

230. Une personne se tenant sur un plateau ancré à un échafaudage emprunté à une société pour réaliser des travaux confiés par cette société fut blessée à la suite de la chute du plateau. Elle assigna en réparation la société et son assureur sur le fondement de l'article 1384, alinéa 1er, du Code civil.

La cour d'appel la débouta en retenant que la victime avait au moment des faits la qualité de gardien du plateau ancré à échafaudage et « *que s'agissant d'une chose inerte et non douée d'un dynamisme propre et dangereux, la distinction entre garde de la structure et garde du comportement ne saurait être opérée ; qu'en outre, il n'est pas établi que le plateau était en mauvais état ou qu'il présentait un vice interne qui soit à l'origine de la défaillance impliquant l'accident* ». Un pourvoi en cassation fut formé.

La Cour de cassation dans un arrêt en date du 23 septembre 2004 censura la cour d'appel.⁴²⁷ Elle lui reprocha d'avoir attribué la qualité de gardien à la victime tout en relevant que « *la chute du plateau sur lequel se tenait M. X. (la victime) qui n'avait pu déceler aucune défectuosité à l'examen visuel avait été provoquée par la rupture des soudures des crochets qui l'ancraient sur les tubulaires de l'échafaudage* ». Pour la Cour de cassation, il en résulte « *que le plateau était affecté d'un vice interne et qu'ainsi la garde de sa structure n'avait pu être transférée à la victime* ».

On ne connaît pas la date des faits, mais la rupture des soudures des crochets paraît procéder de l'usure des soudures des crochets plus que d'un défaut de sécurité. C'est sans doute la raison pour laquelle la responsabilité du fait des produits défectueux ne fut pas appliquée. Cette solution n'en demeure pas moins étonnante, le plateau n'étant pas une chose dotée d'un dynamisme propre, sauf à considérer que la chute du plateau lui confère un dynamisme propre. Elle illustre d'autant plus le renouveau de la théorie de la dissociation de la garde, qu'il suffisait aux juges de se fonder sur le principe de l'incompatibilité entre les qualités de gardien et de préposé pour justifier la conservation de la qualité de gardien par le propriétaire.

⁴²⁷ Cass. 2e civ., 23 sept. 2004 (n° 03-10.672), *Resp. civ. et assur.* 2004, comm. n°317.

231. Ainsi, la théorie de la distinction de la garde de la structure et du comportement peut être mobilisée dans le domaine d'un accident de la circulation impliquant un véhicule équipé d'une aide à la conduite puisqu'elle n'est pas tombée en désuétude. Depuis peu, on observe un assouplissement de l'attitude des juges à l'égard du conducteur, circonstance également favorable à la mobilisation de cette distinction sur le terrain de la loi du 5 juillet 1985.

SECTION II. UN MOUVEMENT JURISPRUDENTIEL FAVORABLE AU CONDUCTEUR

232. Dernièrement, l'attitude des juges à l'égard du conducteur s'est assouplie. Ils ont abandonné la présomption de causalité posée entre un certain type de faute de comportement du conducteur et son dommage (§ 1) et l'immunité du préposé consacrée par le célèbre Costedoat se trouve même étendue au conducteur mis en cause sur le fondement de la loi du 5 juillet 1985 (§ 2). En matière pénale, les juges admirent le fait justificatif de la contrainte physique externe à l'égard du conducteur d'un véhicule équipé d'un régulateur de vitesse défaillant (§ 3).

§ 1. LA SUPPRESSION DE LA PRESOMPTION DE CAUSALITE ENTRE LA FAUTE DE COMPORTEMENT ET LE DOMMAGE

233. Engagée dans une politique juridique destinée à renforcer la sécurité routière, la Haute Juridiction avait posé une présomption irréfragable de causalité entre la conduite sous l'empire d'un état alcoolique ou de stupéfiants et le dommage du conducteur.⁴²⁸ Certains auteurs approuvèrent cette solution en soulignant que *« s'il peut être soutenu que l'accident, voire le dommage, n'aurait pas été évité grâce à la sobriété du conducteur victime, il n'en reste pas moins que le lien de causalité entre cette faute et ce dommage, ou son aggravation, existe toujours. Sobre, le cyclomotoriste aurait plus sûrement eu les réflexes nécessaires pour éviter l'accident. Surtout, au moment de l'accident, la victime transgressait un interdit routier. Si cet interdit avait été respecté, l'accident aurait peut-être eu lieu, mais le cyclomotoriste n'en aurait pas été victime, il n'aurait subi aucun dommage. En ce sens et comme l'écrit un auteur : « Puisque la faute consiste à conduire en dépit de l'interdiction de la loi, elle est nécessairement en relation avec le*

⁴²⁸ En effet, sous le visa des articles 4 et 6 de la loi du 5 juillet 1985, la Haute Juridiction affirmait que *« la faute commise par le conducteur victime a pour effet de limiter ou d'exclure les dommages qu'il a subis ; que la conduite d'un véhicule terrestre à moteur sous l'empire d'un état alcoolique ou de stupéfiants constitue une faute en relation avec le dommage du conducteur victime, de nature à limiter ou exclure son droit à indemnisation »* (Cass. 2e civ., 13 oct. 2005 (n° 04-17.428), Bull. civ. II, n° 246 ; D. 2006, p. 425, note É. Cornut ; JCP éd. G. 2006, II, 10004, note G. Kessler ; JCP éd. G. 2006, I, 111, n° 11, obs. Ph. Stoffel-Munck ; Resp. civ. et assur. 2005, n° 348, note H. Groutel).

dommage »⁴²⁹ ». ⁴³⁰ Mais, récemment, la Cour de cassation s'est ravisée. Dans deux arrêts de 2007, elle laisse le soin aux juges du fond de rechercher, dans chaque espèce, si les circonstances de l'accident permettent ou non de caractériser l'existence d'un lien de causalité entre l'état d'alcoolémie et la réalisation du dommage. ⁴³¹ Désormais, la démonstration d'un lien de causalité entre ces fautes de comportement du conducteur et son dommage est exigée pour diminuer ou supprimer son droit à indemnisation.

234. Cette jurisprudence illustre un recul des juges par rapport à leur tendance à réprimer le conducteur dans un but sécuritaire. Cette solution est opportune. « *Le conducteur n'est pas que le « chauffard » responsable, par son comportement dangereux, des accidents. Il est aussi l'opérateur final d'un système qu'il doit réguler mais dont la complexité le dépasse parfois. Il doit pourtant s'adapter à toutes les circonstances pour ne pas provoquer ou pour éviter l'accident (Van Eslande, 1997 ; 1999 ; 2000 ; 2005). Bien entendu, il ne faut pas écarter les signes révélateurs de comportements potentiellement dangereux qui doivent être réprimés, y compris à titre préventif, car ils peuvent jouer un rôle important dans la survenance de l'accident ou sur l'aggravation des dommages. Mais il ne faut pas non plus oublier que « l'erreur [du conducteur] constitue un observable révélateur des difficultés que rencontre l'opérateur dans la réalisation de son activité dans un contexte donné » (Van Eslande, 1999) ».* ⁴³² De même, si le conducteur est l'acteur du système routier le plus proche de l'accident, ce système compte d'autres acteurs. ⁴³³ Les aménagements de l'infrastructure peuvent créer un contexte favorable à la sécurité, mais aussi parfois être à l'origine d'une erreur du conducteur. ⁴³⁴ Le conducteur n'est donc pas

⁴²⁹ GROUDEL H., Les incidences de la faute du conducteur victime : des précisions intéressantes. *D.* 2003, p. 859 (note sous Cass. 2e civ., 4 juil. 2002 (n° 00-12.529) et Cass. 2e civ., 11 juil. 2002 (n° 00-22.445)).

⁴³⁰ CORNUT É., La faute péremptoire du conducteur victime. *D.* 2006, p. 425.

⁴³¹ Cass. ass. Plén., 6 avr. 2007 (n° 05-81.3506) ; Bull. civ., n°5 ; Cass. ass. Plén., 6 avr. 2007 (n° 05-15.950), Bull. civ., n°6 ; *BICC* 15 juin 2007, rapp. Gallet, avis Charpenel ; *D.* 2007, p. 1839, note H. Groutel ; *D.* 2007, AJ, p. 1199, obs. I. Gallmeister ; *D.* 2007, pan. p. 2906, obs. Ph. Brun ; *JCP éd. G.* 2007, II, 10078, note P. Jourdain ; *JCP éd. G.* 2007, I, 185, n° 9, obs. Ph. Stoffel-Munck ; *LPA* 21 novembre 2007, n° 233, p. 11 note Y. Dagorne-Labbe ; *RLDC* 2007, p. 17, note F. G'Sell-Macrez ; *RGDA* 2007, p. 613, note J. Landel.

⁴³² GUILBOT M., *op. cit.*, 2008, p. 17.

⁴³³ GUILBOT M., *rapp. préc.*, 2006, p. 63.

⁴³⁴ Les aménagements peuvent contraindre les comportements, guider l'action pour offrir un contexte de conduite favorable à la sécurité alors que d'autres, par défaut de lisibilité, de visibilité, suscitent des

le seul responsable potentiel des accidents de la circulation même s'il est l'acteur le plus visible.

La souplesse dont les juges font désormais preuve à l'égard du conducteur apparaît également à travers l'application de la jurisprudence Costedoat ⁴³⁵ sur le fondement de la loi du 5 juillet 1985.

§ 2. L'APPLICATION DE LA JURISPRUDENCE COSTEDOAT SUR LE FONDEMENT DE LA LOI DU 5 JUILLET 1985

235. Dans un arrêt en date du 28 mai 2009, la deuxième chambre civile de la Cour de cassation affirma sous le visa des articles 1384, alinéa 5, du Code civil et 1er et 2 de la loi du 5 juillet 1985 « *que n'est pas tenu à indemnisation à l'égard de la victime le préposé conducteur d'un véhicule de son commettant impliqué dans un accident de la circulation qui agit dans les limites de la mission qui lui a été impartie* ». ⁴³⁶ Ainsi, dès lors qu'un conducteur-préposé conduit un véhicule de l'entreprise, dans le cadre de sa mission, il n'est pas personnellement et civilement responsable.

La Haute juridiction applique donc la jurisprudence Costedoat sur le fondement de la loi du 5 juillet 1985. Pourtant, en l'état du droit positif, il était déjà possible pour les juges de ne pas déclarer le conducteur-préposé responsable. Ils pouvaient considérer que l'employeur, au titre de sa qualité de propriétaire du véhicule, avait conservé la qualité de gardien. ⁴³⁷ Mais il est vrai que l'application de la jurisprudence Costedoat est plus protectrice des

erreurs d'appréciation de la situation par le conducteur, le conduisent à l'erreur ou à la faute qui constituera une cause plus directe et plus visible de l'accident (GUILBOT M., *op. cit.*, 2008)

⁴³⁵ Cass. ass. Plén., 25 fév. 2000 (n° 97-17.378/97-20.152), Bull. civ., n° 2 ; *GAJC*, 11e éd., n° 217 ; *BICC* 15 avr. 2000, concl. R. Kessous, note Ponroy ; *D.* 2000, p. 673, note Ph. Brun ; *D.* 2000, somm. p. 467, obs. Ph. Delebecque ; *JCP éd. G.* 2000, II, 10295, note R. Kessous et M. Billiau ; *JCP éd. G.* 2000, I, 241, n° 16 s., obs. G. Viney ; *Gaz. Pal.* 2000, n° 237, p. 36, note F. Rinaldi ; *Resp. civ. et assur.* 2000, chron. 11 par H. Groutel et chron. 22 par Ch. Radé ; *RTD civ.* 2000, p. 582, obs. P. Jourdain.

⁴³⁶ Cass. 2e civ., 28 mai 2009 (n° 08-13.310), Bull. civ. II, n° 128 ; *D.* 2009, AJ, p. 1606, obs. I. Gallmeister ; *D.* 2009, chron. p. 2069, obs. J.-C. Sommer, C. Nicolétis ; *D.* 2010, pan. 49, obs. Ph. Brun ; *Gaz. Pal.* 27 août 2009, n° 239, p. 12, obs. L. Clerc-Renaud ; *JCP éd. G.* 2009, n° 28, p. 18, note J. Mouly ; *JCP éd. G.* 2009, n° 38, p. 42, obs. L. Bloch ; *RLDC* 2009/63, n° 3528, obs. J.-P. Bugnicourt ; *RLDC* 2009/67, n° 3600, note C. Corgas-Bernard ; *RTD civ.* 2009, p. 541, obs. P. Jourdain.

⁴³⁷ JOURDAIN P., L'immunité du préposé profite au conducteur d'un véhicule terrestre à moteur. *D.* 2009, p. 541 ; SOMMER, J.-M., NICOLETIS, C., Chronique de jurisprudence de la Cour de cassation. *D.* 2009, p. 2069.

intérêts du conducteur, car elle lui octroie une véritable immunité dès lors qu'il agit dans le cadre des missions qui lui sont imparties par son employeur.

236. La clémence dont il est dorénavant fait preuve à l'égard du conducteur apparaît également à travers l'admission par les juges, statuant en matière pénale, du fait justificatif de la contrainte physique externe à l'égard du conducteur d'un véhicule équipé d'un régulateur de vitesse défaillant.

§ 3. LA DEFAILLANCE D'UN REGULATEUR DE VITESSE, UNE CONTRAINTE PHYSIQUE EXTERNE

237. Récemment, les juges examinèrent la responsabilité pénale du conducteur d'un véhicule équipé d'un régulateur de vitesse, qui en raison du dysfonctionnement du régulateur ne parvint pas à ralentir et heurta mortellement un employé du service de péage. En relevant la connaissance de l'existence du péage par le conducteur, l'expérience de celui-ci en matière de conduite d'un véhicule équipé d'un régulateur de vitesse, l'imprévisibilité du dysfonctionnement du régulateur de vitesse pour celui-ci et les tentatives de ralentissement de la vitesse, de dépassement du régulateur de vitesse et de freinage du véhicule réalisées par celui-ci, ils affirmèrent que *« même si le dysfonctionnement mécanique n'a pu être prouvé, la preuve est rapportée que le régulateur ne s'est désactivé que trop tardivement, sinon Monsieur S. aurait eu la possibilité de freiner, ce qu'il n'a pas été le cas puisqu'aucune trace de freinage n'a été relevée, mais que la victime a été heurtée alors que le véhicule roulait à environ 57 KM/H »* et *« que de cette seule certitude, la vitesse du véhicule au moment du choc, il faut déduire que le régulateur n'a pas pu être désactivé à temps, alors que la preuve est rapportée que le conducteur du véhicule a tenté de ralentir dès qu'il a vu les panneaux de signalisation annonçant le péage, que ce dysfonctionnement est apparu brutalement et de façon imprévisible, sans que Monsieur S. ne puisse résister à la force imposée à lui ; que le dysfonctionnement du régulateur de vitesse constitua pour le conducteur une contrainte physique externe »*.⁴³⁸ Ils n'engagèrent donc pas sa responsabilité pénale.

⁴³⁸ Trib. corr. Nantes, 15 déc. 2008 (n°4162/08). Jugement confirmé par CA Rennes, 17 mars 2010.

Les juges ont donc emprunté la voie proposée par Michèle Guilbot. Cette dernière s'appuyant sur les travaux menés en accidentologie avait mis l'accent sur l'opportunité d'élargir le champ des responsables au-delà du conducteur et souligné l'existence de mécanismes juridiques telle la contrainte physique externe permettant dans certaines hypothèses, comme celle du dysfonctionnement d'une aide à la conduite, d'exonérer le conducteur.⁴³⁹

238. Cette solution tranche avec l'attitude classique des juges consistant en matière pénale à focaliser leur attention sur le conducteur lors de l'imputation des responsabilités malgré le rôle joué par d'autres acteurs, tels les aménageurs publics. Le commentaire formulé par les juges dans ce jugement au sujet des conclusions de l'expert technique témoigne également de l'assouplissement de leur position à l'égard du conducteur. Ils reprochent à l'expert d'avoir émis « *un jugement sur la façon dont Monsieur S. (le conducteur) a utilisé ce régulateur alors que l'on ne lui demandait qu'un avis technique sur le fonctionnement du véhicule* ». ⁴⁴⁰ Ce changement d'attitude des juges s'explique sans doute par la présence de l'aide qui rend plus visible ou identifiable l'existence d'un autre responsable de l'accident que le conducteur, ⁴⁴¹ en l'occurrence le fabricant dans cette affaire.

239. Cette jurisprudence rendue en matière pénale pourrait encourager les juges civils à étendre le concept de gardien de la structure au fabricant et à appliquer la théorie de la dissociation de la garde de la structure et du comportement sur le fondement de la loi du 5 juillet 1985. En effet, l'emprunt de cette voie par les juges civils traduirait implicitement leur volonté de préserver les intérêts de la personne au volant.

⁴³⁹ GUILBOT, M., VAN ESLANDE, P. DONIOL-SHAW, G. *L'insécurité routière : une responsabilité à partager*. In *Recherche et sécurité routière. Des connaissances pour une action publique renouvelée*. Actes du Colloque organisé à Boulogne-Billancourt le 22 novembre 2006 par le Groupe Opérationnel 3- Recherche et sécurité Routière du Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres (PREDIT), p. 40 ; GUILBOT, M., op. cit. 2006, p. 67.

⁴⁴⁰ Trib. corr. Nantes, 15 déc. 2008 (n°4162/08). Jugement confirmé par CA Rennes, 17 mars 2010.

⁴⁴¹ GUILBOT M., LARCHER F., SIMEONE M., AJAR - *Aspects juridiques des aides au respect de la règle de conduite*. Rapport final. PREDIT, Convention DSCR/INRETS, 2010.

Conclusion du chapitre

240. L'examen du droit positif révèle que de manière générale le contexte juridique se prête doublement à la mobilisation de la distinction de la garde du comportement et de la structure en application de la loi du 5 juillet 1985. D'une part, cette distinction n'est pas désuète puisque les juges s'y sont référés à plusieurs reprises sur le terrain de la responsabilité du fait des choses. D'autre part, ces derniers temps, on observe un mouvement d'assouplissement de l'attitude des juges à l'égard du conducteur. Or l'application de la distinction de la garde du comportement et de la structure sur le fondement de la loi du 5 juillet 1985 traduit implicitement la préservation des intérêts de la personne au volant.

*

241. Si le contexte général est propice à ce que les juges se réfèrent l'application à la théorie de la garde de la structure et du comportement, la loi du 5 juillet 1985, quant à elle, apparaît adaptée pour mettre en œuvre, sur son fondement, cette théorie.

Chapitre VI. Une loi du 5 juillet 1985 adaptée

242. La loi du 5 juillet 1985 dispose des éléments nécessaires à l'application de la distinction de la garde de la structure et du comportement. En effet, le concept de gardien est présent au sein de cette loi. L'extension du concept de gardien à celui de gardien de la structure du véhicule équipé entendu comme le fabricant ne constituerait même qu'une exploitation prétorienne supplémentaire de la présence du concept de gardien au sein de la loi du 5 juillet 1985 destinée à étendre le champ des responsables (*SECTION I*).

243. Certes, l'application de la dissociation des deux gardes impliquerait une résurgence du concept de la causalité comme vecteur de désignation du responsable en application de la loi du 5 juillet 1985, alors que le législateur a évincé ce concept. Mais, sans pour autant en faire une réelle condition de mise en jeu de la responsabilité, les juges ont l'ont réintroduit. Sa résurgence inhérente à la mise en oeuvre de la théorie de la garde de la structure et du comportement ne serait donc pas problématique (*SECTION II*).

**SECTION I. UNE EXPLOITATION SUPPLEMENTAIRE DU CONCEPT DE GARDIEN PAR
LES JUGES**

244. L'application de la distinction de la garde de la structure et du comportement sur le fondement de la loi du 5 juillet 1985 est d'autant plus envisageable qu'elle ne constituerait qu'une exploitation supplémentaire, inspirée par la responsabilité du fait des choses, de la présence du concept de gardien à l'article 2 de la loi du 5 juillet 1985 (§ 1).

245. Un autre facteur encourage l'application de cette théorie sur le fondement de la loi du 5 juillet 1985 : le véhicule équipé d'une aide à la conduite est une chose propice à la distinction de deux gardiens (§ 2).

246. Le fabricant du véhicule apparaissant comme un gardien de la structure idéal (§ 3), par conséquent aucun obstacle ne s'oppose à l'application de cette théorie sur le fondement de la loi du 5 juillet 1985.

§ 1. LA RESPONSABILITE DU FAIT DES CHOSES, LA SOURCE D'INSPIRATION DES JUGES

247. Sur le fondement de la responsabilité du fait des choses, la qualité de gardien fut progressivement élargie à celle de gardien de la structure. Le constat est le même sur celui de la loi du 5 juillet 1985. Les juges présument la qualité de gardien de celle de propriétaire (A) et on observe des prémisses à l'extension de la qualité de gardien à un fabricant (B).

**A. LA PRESOMPTION DE LA QUALITE DE GARDIEN TIREE DE LA PROPRIETE DU
VEHICULE.**

248. Les juges interprétèrent la présence du concept de gardien à l'article 2 de la loi du 5 juillet 1985 comme signifiant que le gardien est tenu de l'indemnisation de la victime d'un accident de la circulation dans les mêmes conditions que le conducteur. Ils précisèrent

alors les contours de ce concept en transposant la définition du gardien élaborée sur le terrain de la responsabilité du fait des choses. ⁴⁴² Ainsi, le propriétaire du véhicule est présumé en être le gardien et les juges se réfèrent à la conception matérielle de la garde pour examiner si le propriétaire du véhicule en a transféré la garde, ⁴⁴³ même s'ils admettent rarement ce transfert. ⁴⁴⁴ On observe même des prémisses à l'extension de la qualité de gardien à un fabricant.

B. DES PREMISSES A L'EXTENSION DE LA QUALITE DE GARDIEN A UN FABRICANT

249. Lorsqu'un véhicule est affecté d'un vice, les juges se reportent à la circonstance de la conservation de la garde de la structure du véhicule par son propriétaire pour le désigner comme débiteur d'indemnité en application de la loi du 5 juillet 1985. Il ressort d'un arrêt en date du 24 janvier 1996 rendu par la deuxième chambre civile de la Cour de cassation que c'est parce le véhicule était affecté d'un vice que les juges considérèrent que son propriétaire en avait conservé la garde. ⁴⁴⁵ En l'espèce, le pneumatique du véhicule éclata lors de l'utilisation du véhicule. De même, le propriétaire d'un véhicule dont deux roues et un tambour de frein s'étaient détachés fut, en sa qualité de gardien, tenu d'indemniser la victime parce qu'il n'avait pas « *transféré à son préposé dont il est civilement responsable la garde des éléments de la structure du véhicule ayant causé le dommage et qu'il était seul tenu de conserver en bon état de fonctionnement et d'assurer* ». ⁴⁴⁶ Il est vrai que dans ces arrêts les juges ne qualifient pas le propriétaire de gardien de la structure, c'est pourtant implicitement en cette qualité qu'ils le désignent

⁴⁴² Cass. 2e civ., 19 juin 2003 (n° 00-18.991), Bull. civ. II, n° 198 ; *D.* 2003, IR, p. 2414 ; *RGDA* 2003, p. 729, note L. Landel ; *RTD civ.* 2003, p. 722, obs. P. Jourdain ; Cass. 2e civ., 17 mars 2005 (n° 03-20.393).

⁴⁴³ Cass. 2e civ., 17 mars 2005 (n° 03-20.393).

⁴⁴⁴ En effet, le propriétaire conserve les pouvoirs caractérisant la garde lorsque passager de son véhicule il en a confié la conduite à un autre (Cass. 2e civ., 3 oct. 1990 (n° 89-16.113), Bull. civ. II, n° 174 ; réf. préc. ; Cass. 2e civ., 10 juin 1998 (n° 96-17.787), Bull. civ. II, n° 178, *JCP éd. G.* 1999, I, 147, n° 21, obs. G. Viney, *RTD civ.* 1999, p. 123, obs. P. Jourdain), ou lorsque l'un des occupants de son véhicule lui en a subtilisé la conduite en raison de son état d'ivresse (Cass. 2e civ. 2 juil. 1997 (n° 96-10.298), Bull. civ. II, n° 209, *D.* 1997, p. 448, obs. H. Groutel, *D.* 1998, somm., p. 203, obs. D. Mazeaud, *RTD civ.* 1997, p. 959, obs. P. Jourdain).

⁴⁴⁵ Cass. 2e civ., 24 janv. 1996 (n° 94-10.923), Bull. civ. II, n° 7 ; réf. préc.

⁴⁴⁶ Cass. 2e civ., 11 avr. 2002 (n° 00-13.387), Bull. civ. II, n° 72 ; *JCP éd. G.* 2002, I, 186, n° 33, note G. Viney ; *Resp. civ. et assur.* 2002, chron. 9, obs. H. Groutel ; *RTD civ.* 2002, p. 519, note P. Jourdain ; *Dr. et patr.* sept. 2002, p. 100, obs. F. Chabas.

comme débiteur d'indemnité. ⁴⁴⁷ Plus encore, dans ces espèces, le propriétaire responsable en sa qualité de gardien de la structure est d'un type particulier : il s'agit de l'employeur. Il suffisait donc aux juges de se référer à l'incompatibilité entre les qualités de préposé et de gardien pour justifier la conservation de la garde par l'employeur-commettant et par conséquent pour le désigner comme responsable. ⁴⁴⁸ La position de la Cour de cassation peut donc s'interpréter comme un signe de sa disposition à étendre explicitement la responsabilité instituée par la loi du 5 juillet 1985 au gardien de la structure. ⁴⁴⁹

250. Ainsi, bien que le législateur ait soustrait les accidents de la circulation du régime de la responsabilité du fait des choses, grâce à la présence du concept de gardien à l'article 2 de la loi du 5 juillet 1985, la responsabilité du fait des choses assure toujours un rôle de tutelle. Hier, ce rôle permit aux juges d'assigner aux victimes un second débiteur d'indemnité : le propriétaire du véhicule. Aujourd'hui, il leur permettrait d'étendre le champ des responsables au fabricant. L'extension du concept de gardien au fabricant apparaîtrait d'ailleurs seulement comme une étape supplémentaire du processus de transposition de la définition de la garde délivrée sur le terrain de la responsabilité. Alors qu'en 1985, le législateur est venu « au secours » des juges parce que la responsabilité du fait des choses n'était plus adaptée pour régir l'indemnisation des victimes d'un accident de la circulation, aujourd'hui ce sont les juges qui pourraient adapter la loi du 5 juillet 1985 à la modification importante de l'environnement de conduite cristallisée par le déploiement des aides à la conduite substitutives et ainsi épargner au législateur d'intervenir. La présence du concept à l'article 2 de la loi du 5 juillet 1985 analysée au lendemain de son adoption comme une anomalie apparaît finalement particulièrement opportune.

⁴⁴⁷ « Même si le recours à la notion de « garde de la structure » n'est pas le fait de la Cour de cassation elle-même, on perçoit malgré tout qu'elle ne désapprouve nullement les motifs des juges du fond s'y référant pour déterminer le gardien du véhicule » (JOURDAIN P., réf. préc., 2002).

⁴⁴⁸ Cass. civ. 27 avr. 1929 ; Cass. 2e civ., 1er avr. 1998 (n° 96-17.903) ; *RTD civ.* 1998, p. 914, obs. P. Jourdain. Jurisprudence constante.

⁴⁴⁹ « L'intérêt de l'arrêt est de rappeler, à ceux qui doutent de manière récurrente, que la distinction des deux gardes n'est pas défunte. La garde du comportement l'emporte, mais aussi bien aurait-ce été l'autre si le conducteur n'avait pas été à même de déceler le vice du système de freinage » (GROUTEL H., *Resp. civ. et assur.* 2009, comm. n° 352).

251. Il est d'autant plus envisageable que les juges étendent le concept de gardien au fabricant, qu'un véhicule équipé d'une aide à la conduite substitutive est une chose propice à l'application de la théorie de la garde de la structure et du comportement.

§ 2. LE VEHICULE EQUIPE D'UNE AIDE SUBSTITUTIVE, UNE CHOSE PROPICE A LA DISTINCTION ENTRE DEUX GARDIENS

252. Le véhicule équipé d'une aide substitutive dispose des caractéristiques déterminant l'application de la théorie de la distinction de la garde de la structure et du comportement : c'est une chose dotée d'un dynamisme propre et un bien dangereux (A). Il met également en évidence l'existence de deux détenteurs de pouvoirs, la personne au volant et l'aide, ce qui rend l'application de cette théorie, d'autant plus opportune (B).

A. UNE CHOSE DOTEES D'UN DYNAMISME PROPRE ET DANGEREUSE

253. La distinction de la garde du comportement et de la structure ne s'applique qu'à une chose dangereuse ou dotée d'un dynamisme propre. « *Le dynamisme d'une chose est interne et propre s'il se manifeste en dehors de toute action extérieure à la chose c'est-à-dire de toute activité humaine* ». ⁴⁵⁰ Malgré cette définition, le dynamisme propre est une caractéristique difficile à appréhender. Alors que les juges de la cour d'appel l'avaient admis au sujet d'un sèche-linge, ils furent censurés par la Haute Juridiction au motif qu'« *un sèche-linge, à raison d'une potentialité de mise à feu au regard des effets de chauffe et des effets électrostatiques indissociables des propriétés chauffantes et soufflantes qui le rendent conformes à sa destination, ne constitue pas, de ce seul fait, une chose dotée d'un dynamisme propre et dangereux par nature* ». ⁴⁵¹ Le dynamisme propre doit avoir été donné à la chose par son fabricant. Alors qu'un conducteur invoquait la conservation de la garde de la structure des pneumatiques du véhicule par le fabricant, les juges du fond décidèrent de ne pas retenir la responsabilité du fabricant au motif que les

⁴⁵⁰ DUPICHOT P., note préc., 1983.

⁴⁵¹ Cass. 2e civ., 4 fév. 2010 (n° 08-70.373).

pneumatiques étant livrés inertes, le gonflage est laissé à l'initiative des utilisateurs, qui par conséquent leur donnent un dynamisme propre. ⁴⁵²

254. L'application de la dissociation de la garde de la structure et du comportement à l'égard d'un véhicule équipé n'est pas problématique. Elle est déjà appliquée à l'égard d'un véhicule que ce soit sur le terrain de la responsabilité du fait des choses ⁴⁵³ ou sur celui de la loi du 5 juillet 1985, même si sur ce second terrain elle n'est appliquée que de manière implicite. ⁴⁵⁴ La présence d'une aide substitutive accentue même son dynamisme propre et son caractère dangereux. Une aide à la conduite substitutive renforce le dynamisme propre du véhicule équipé puisqu'elle peut détenir des pouvoirs, de contrôle et/ou de direction, sur le véhicule et les exercer de manière autonome, et ce, dans certains cas sans que la personne au volant puisse s'opposer à son action. S'il est vrai que le fonctionnement de la plupart des aides implique leur activation par la personne au volant du véhicule, une fois l'aide activée, son fonctionnement met en lumière un dynamisme du véhicule interne et indépendant de toute action de la personne au volant. Une aide à la conduite substitutive intensifie la dangerosité d'un véhicule dans la mesure où elle peut dysfonctionner et rendre le véhicule incontrôlable par la personne au volant. Or un véhicule peut causer de graves dommages corporels.

255. Outre le renforcement des caractéristiques nécessaires à la reconnaissance de son dynamisme propre ou de sa dangerosité, la présence d'une aide à la conduite substitutive met en lumière l'existence de deux détenteurs de pouvoirs sur le véhicule.

⁴⁵² CA Versailles, 27 janv. 1983 ; *JCP éd. G.*1983, II, 20094, note P. Dupichot.

⁴⁵³ Cass. 2e civ., 13 déc. 1989 (n°87-14.990), Bull. civ. II, n° 222 ; *RTD civ.* 1990, p. 292, obs. P. Jourdain.

⁴⁵⁴ Cass. 2e civ., 11 avr. 2002 (n° 00-13.387), Bull. civ. II, n°72 ; réf. préc., Cass. 1re civ., 30 sept 2009 (n° 08-12.625) ; réf. préc..

B. LA PERSONNE AU VOLANT ET L'AIDE, DEUX DETENTEURS DE POUVOIRS SUR LE VEHICULE

256. Le fonctionnement d'une aide substitutive implique la coexistence de deux détenteurs de pouvoirs sur le véhicule : la personne au volant et l'aide substitutive embarquée dans le véhicule. La répartition des pouvoirs entre la personne au volant et l'aide diffère selon le type d'aide embarqué dans le véhicule.

L'aide peut détenir la totalité des pouvoirs de contrôle et de direction du véhicule, mais être "surpassable". Dans ce cas, à tout moment, pour des raisons liées à son confort personnel ou au contexte routier, la personne au volant peut recouvrer les pouvoirs subtilisés par l'aide. Le dépassement de l'aide en raison du contexte routier relève de la nécessité pour la personne au volant de "surveiller" l'aide. Destinée à l'origine à assister la personne au volant dans l'exécution de certaines tâches de conduite, finalement la présence d'une aide pourrait réduire le rôle de la personne au volant à celui d'un simple assistant de l'aide dans l'activité de conduite d'un véhicule.

L'aide peut aussi ne détenir qu'une partie des pouvoirs de contrôle ou de direction du véhicule comme la maîtrise de la trajectoire ou de la vitesse du véhicule, la détention de ces pouvoirs pouvant être continue ou ponctuelle. La détention est continue lorsque l'activation de l'aide implique l'exercice immédiat et permanent de ses pouvoirs par le dispositif. Elle est ponctuelle lorsque l'aide n'intervient dans la conduite que pour pallier les insuffisances ou corriger les erreurs de la personne au volant sans que celle-ci puisse s'y opposer, voire sans qu'elle en ait conscience. Par exemple, l'aide peut redresser la trajectoire du véhicule ou réaliser un freinage d'urgence.

257. L'implication dans un accident de la circulation d'un véhicule équipé d'une aide peut donc trouver sa source soit dans le comportement du véhicule, c'est-à-dire résulter d'une erreur ou d'une faute de conduite de la personne au volant, soit dans la structure du véhicule, c'est-à-dire survenir à la suite d'une tâche de conduite réalisée par une aide à la conduite défaillante.

258. L'application de la théorie de la distinction de la garde du comportement et de la structure étant opportune, un gardien de la structure devra être désigné. Le fabricant du véhicule équipé apparaît alors comme un gardien de la structure idéal.

§ 3. LE FABRICANT DU VEHICULE EQUIPE D'UNE AIDE, UN GARDIEN DE LA STRUCTURE IDEAL

259. La désignation du fabricant du véhicule équipé comme gardien de la structure apparaît juridiquement adaptée (A) et équitable (B).

A. UNE DESIGNATION JUSTIFIEE

260. Juridiquement, ce choix est doublement légitime. D'une part, le fabricant du véhicule équipé d'une aide substitutive à la conduite conserve les moyens de prévenir l'accident (1). D'autre part, ce choix est conforme à l'esprit du régime de la responsabilité du fait des produits défectueux (2).

1. La conservation des moyens de prévenir l'accident

261. Les juges affirment avec constance que « *sauf l'effet de stipulations contraires valables entre les parties, le propriétaire de la chose, bien que la confiant à un tiers, ne cesse d'en être responsable que s'il est établi que ce tiers a reçu corrélativement toute possibilité de prévenir lui-même le préjudice qu'elle peut causer* ». ⁴⁵⁵ Si cette jurisprudence n'est pas applicable, son esprit révèle la légitimité de la désignation du fabricant du véhicule comme gardien de la structure. Le fabricant du véhicule équipé d'une aide substitutive en est son propriétaire initial. De même, si les aides sont destinées à soulager la personne au volant dans son activité de conduite, elles modifient considérablement son environnement et son activité de conduite. Le fonctionnement d'une aide peut impliquer son intervention dans la conduite du véhicule, à tout moment, sans que

⁴⁵⁵ Cass. 1re civ., 9 juin 1993 (n° 91-10.608/ n° 91-11.216), Bull. I, n° 213 ; *JCP éd. G.* 1994, II, 22202, note G. Viney ; *D.* 1994 p. 80, note Y. Dagorne-Labbé ; *RTD civ.* 1993, p. 833, obs. P. Jourdain. Dans le même sens : Cass. 2e civ., 12 oct. 2000 (n° 99-10.734), *JCP éd. G.* 2001, I, 338, n° 15 s., obs. G. Viney ; *Resp. civ. et assur.* 2000, n° 357 ; *RTD civ.* 2001, p. 372, obs. Jourdain.

la personne au volant puisse contrecarrer son action. Une intervention de la personne au volant sur l'aide, plus précisément pour la surpasser, peut aussi être requise. Certes, le manuel d'utilisation peut contenir des informations permettant à la personne au volant de comprendre le fonctionnement du système, mais seule une formation pratique à la conduite du véhicule équipé peut assurer sa prise en main.

Nous pensons donc qu'en l'absence d'une formation à la conduite d'un véhicule équipé d'une aide substitutive, la personne au volant ne disposerait pas des moyens de prévenir l'accident. Pour le dire autrement, dans le contexte routier, la délivrance de directives par le biais de la notice, serait insuffisante pour opérer un transfert des moyens de prévenir l'accident du fabricant du véhicule à l'acquéreur.

Au prisme de la responsabilité du fait des produits défectueux, la désignation du fabricant du véhicule comme gardien de la structure apparaît également légitime.

2. L'esprit du régime de la responsabilité du fait des produits défectueux

262. Sur le terrain de la responsabilité du fait des produits défectueux, même si le dommage trouve sa source dans le défaut du produit incorporé, le fabricant du produit fini et le fabricant du produit incorporé sont solidairement responsables.⁴⁵⁶ Si le législateur autorise le fabricant du produit incorporé à s'exonérer en démontrant « *que le défaut est imputable à la conception du produit dans lequel cette partie a été incorporée ou aux instructions données par le producteur de ce produit* », ⁴⁵⁷ il n'a pas aménagé une cause d'exonération similaire pour le fabricant du véhicule. Il est vrai qu'une échappatoire a été aménagée par les juges : lorsque le fabricant du produit fini démontre que le défaut de sécurité de la partie composante « *a eu un rôle causal exclusif dans la défectuosité de*

⁴⁵⁶ « *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 responsables* » (C. civ., art 1386-8). Vraisemblablement, le producteur « qui a réalisé l'incorporation » est le fabricant du produit fini.

⁴⁵⁷ C. civ., art 1386-11, al. 2.

l'ensemble », ⁴⁵⁸ il peut exercer une action récursoire le fabricant de la partie composante. Toutefois, cette preuve n'est pas facile à rapporter.

À la lumière de ce régime de responsabilité, le choix de la désignation du fabricant du véhicule équipé de l'aide, donc du fabricant du produit fini plutôt que du fabricant de la partie composante, comme gardien de la structure apparaît donc légitime. Il est également équitable dans la mesure où les conséquences d'une mise en œuvre de sa responsabilité sur le fondement de la loi du 5 juillet 1985 sont, malgré les apparences, mesurées.

B. UNE DESIGNATION EQUITABLE

263. Les conséquences d'une mise en œuvre de la responsabilité du fabricant du véhicule équipé sur le fondement de la loi du 5 juillet 1985 apparaissent modérées puisque d'une part, il peut se libérer de la charge finale de l'indemnisation de la victime en exerçant un recours contre un tiers (1) et d'autre part, ce n'est pas lui qui indemniser la victime, mais son assureur (2).

1. La répercussion de la charge finale de la réparation sur un tiers

264. La personne désignée comme débiteur d'indemnité en application de la loi du 5 juillet 1985 n'est pas nécessairement le débiteur final de la charge de l'indemnisation de la victime. Elle peut exercer un recours contre un tiers pour se libérer de la charge de l'indemnisation sur le terrain de la contribution à la dette. Il est vrai que ce procédé n'est pas nécessairement d'un grand secours pour le débiteur qui veut se libérer de la charge finale de l'indemnisation de la victime en se prévalant du rôle causal d'une aide à la conduite dans la survenance de l'accident. Il peut se trouver confronté à des difficultés insurmontables telles que l'impossibilité de démontrer le rôle causal de l'aide ou l'opposabilité d'un risque de développement. Néanmoins, il est plus légitime que ce soit le fabricant qui se trouve dans cette situation que la personne au volant du véhicule équipé d'une aide. Le fabricant peut d'ailleurs surmonter ces difficultés, sa position lui permettant d'avoir accès à certains documents qui établiraient le rôle causal de l'aide dans l'accident

⁴⁵⁸ CA Angers, 8 mars 2006 (n° 05/01027). Voir aussi CA Toulouse, 14 mars 2006 (n° 05/00654).

ou feraient état d'une opinion émise par la communauté scientifique qui s'opposerait à la reconnaissance d'un risque de développement.

2. Un responsable assuré au titre de sa profession

265. Un fabricant est tenu de s'assurer au titre de sa profession. L'extension du concept de gardien au fabricant du véhicule sur le terrain de la loi du 5 juillet 1985 apparaît alors doublement opportune. D'une part, l'obligation d'indemnisation instituée dans le cadre de cette loi se trouve combinée à une obligation d'assurance. D'autre part, ce n'est pas le fabricant du véhicule qui supporterait le poids de l'indemnisation de la victime mise à sa charge.

266. De prime abord, l'obligation d'assurance à laquelle sont soumis le conducteur et le gardien d'un véhicule peut dénuer de tout intérêt l'extension de la qualité de gardien au gardien de la structure. Toutefois, les aides à la conduite sont des dispositifs propices à la reconnaissance d'un risque de développement, le fabricant appelé en garantie par un conducteur ou un gardien peut donc s'en prévaloir et parvenir à s'exonérer. C'est alors l'assureur du conducteur ou du gardien qui, au titre de la simple implication du véhicule, serait tenu d'indemniser la victime du dommage imputable au risque de développement affectant l'aide embarquée dans le véhicule. Dès lors, les assureurs de "responsabilité civile au titre de l'implication d'un véhicule" pourraient exclure le risque de développement d'une aide à la conduite du champ de la garantie ou répercuter ce coût sur la prime d'assurance, voire même refuser d'assurer les véhicules équipés de certains types d'aides à la conduite. L'incidence de la réaction des assureurs ne doit pas être sous-estimée. On sait qu'en matière médicale, la contestation des assureurs des médecins joua un rôle majeur dans la réforme du droit médical opéré par la loi du 4 mars 2002.⁴⁵⁹ L'extension du champ des débiteurs au fabricant du véhicule est donc nécessaire même si le conducteur et le gardien sont assurés.

⁴⁵⁹ Si le législateur est intervenu, c'est parce que bon nombre d'assureurs ont résilié les contrats d'assurance les liant aux médecins ou les ont renégociés en y introduisant des primes très élevées. Les médecins quant à eux menaçaient de ne traiter que les patients « sans risque ».

267. La source du dommage étant le critère de répartition des responsabilités entre les deux gardiens, l'application de la théorie de la dissociation des deux gardes sur le fondement de la loi du 5 juillet 1985 implique la réintroduction du concept de la causalité alors que celui-ci a été évincé par le législateur. Celle-ci ne serait pas problématique puisque les juges ont déjà réintroduit ce concept en application de la loi du 5 juillet 1985.

SECTION II. LA REINTRODUCTION DU CONCEPT DE CAUSALITE PAR LES JUGES

268. La lecture de la loi du 5 juillet 1985 montre que le législateur a substitué au concept de causalité celui d'implication du véhicule, pourtant non seulement les juges soumettent l'indemnisation de la victime à la démonstration de l'imputabilité du dommage à l'accident (§ 1) mais en outre, pendant un temps, ils conditionnèrent la reconnaissance de l'implication d'un véhicule immobile à la preuve de la perturbation de la circulation par ce dernier (§ 2).

§ 1. L'IMPUTABILITE DU DOMMAGE A L'ACCIDENT

269. Si la loi du 5 juillet 1985 posa l'exigence de l'implication d'un véhicule dans un accident, les juges en instituèrent une seconde pour faire naître l'obligation d'indemnisation du conducteur ou du gardien : la démonstration de l'imputabilité du dommage à l'accident de la circulation,⁴⁶⁰ c'est-à-dire la démonstration d'une « *relation causale entre l'accident et le dommage* ». ⁴⁶¹ Bien que cette jurisprudence puisse s'interpréter comme relevant du bon sens, l'exigence de cette condition se déduisant de l'intitulé même de la loi,⁴⁶² elle fut critiquée par une partie de la doctrine. Cette dernière dénonça son caractère *contra legem*, en ce qu'elle implique la démonstration d'un lien causal entre le véhicule et le dommage ⁴⁶³ et offre alors au conducteur un moyen de défense non prévu par la loi. ⁴⁶⁴ Mais cette opinion fut contestée par un auteur qui fit valoir

⁴⁶⁰ Cass. 2e civ., 28 juin 1989 (n° 88-16.149), Bull. civ. II, n° 141, *Gaz. Pal.* 25 novembre 1989, p. 9, note F. Chabas ; *JCP éd. G.* 1990, II, 21508, note J.-Cl. Montanier ; *Resp. civ. et assur.* 1989, comm. n° 304, note H. Groutel ; *RTD civ.* 1990, p. 94, obs. P. Jourdain ; Cass. 2e civ., 8 nov. 1989 (n° 88-13.378), *D.* 1989, IR, p. 309 ; *JCP éd. G.* 1990, IV,4. *RTD civ.* 1990, p. 94, obs. P. Jourdain ; Cass. 2e civ., 24 oct. 1990 (n° 89-13.306), Bull. civ. II, n° 210 ; *RTD civ.* 1991 p. 131, obs. P. Jourdain ; Cass. 2e civ., 19 fév. 1997 (n° 95-14.034) ; Bull. civ. II, n° 41 ; *D.* 1997, p. 384, note Ch. Radé ; *JCP éd. G.* 1998, II, 10005, note Ph. Brun ; *JCP éd. G.* 1997, I, 4070, n° 32 s., obs. G. Viney ; *Resp. civ. et assur.* 1997, comm. n° 163, note H. Groutel.

⁴⁶¹ JOURDAIN P., art. préc. *Gaz. Pal.* 20 juin 1995, p. 642.

⁴⁶² BRUN Ph., *op. cit.*, 2005, § 842 ; LE TOURNEAU Ph., *op. cit.*, 2008, § 8122.

⁴⁶³ CARBONNIER J., *op. cit.*, 2000, § 272 ; JOURDAIN, P., Implication dans un accident complexe : le retour au fractionnement de l'accident et à la recherche de la causalité. *RTD civ.* 1999, p. 121 (note sous Cass. 2e civ., 5 nov. 1998 (n° 96-20.243)).

⁴⁶⁴ BRUN Ph., 20 ans d'application de la loi sur l'indemnisation des victimes d'accident de la circulation : esquisse de bilan. *RLDC* mars 2006, p. 63 ; CONTE Ph., Le législateur, le juge, la faute et

que c'est seulement la démonstration de la causalité entre le dommage et l'accident qui est exigée et non celle de la causalité entre l'intervention du véhicule et l'accident.⁴⁶⁵ Comme le souligna un autre auteur « à la vérité il semble assez vain de chercher à savoir si l'implication entretient quelque parenté avec la causalité du droit commun, cela parce que les deux ne s'articulent pas autour du même événement ». ⁴⁶⁶ Le rôle de la causalité est « marginal lorsqu'il s'agit de s'interroger sur l'origine de l'accident » mais « décisif lorsqu'on recherche celle du dommage ». ⁴⁶⁷ En effet, « l'implication s'apprécie par rapport à l'accident à la différence de la causalité qui se réfère au dommage ». ⁴⁶⁸

270. Cette confusion entre l'implication et la causalité est compréhensible. Elle tient à l'évolution de la formulation de la Cour de cassation. Alors que cette dernière parlait « d'implication du véhicule dans la survenance de l'accident », elle fit ensuite référence à « l'implication du véhicule dans le dommage ». ⁴⁶⁹ Le but de cette nouvelle formulation était l'affirmation de la nécessité que le dommage résulte d'un accident de la circulation. Elle fut surtout utilisée dans des accidents complexes, c'est-à-dire dans des accidents mettant en lumière des chocs successifs. ⁴⁷⁰ Mais elle sous-entendait la nécessité d'un lien de causalité entre le véhicule et le dommage. ⁴⁷¹ Dans le domaine des accidents complexes, c'est d'ailleurs bien un lien de causalité entre le fait d'un véhicule et le dommage qui était exigé pour entraîner la mise en œuvre de l'obligation d'indemnisation de l'assureur du gardien ou du conducteur impliqué dans cet accident. ⁴⁷² En effet, dans ce type d'accident, un véhicule peut être impliqué dans un accident sans pour autant que le dommage ne soit

l'implication (la fable édifiante de l'autonomie de la loi du 5 juillet 1985). *JCP éd. G.* 1990, I, 3471 ; RADE C., art. préc. *LPA* 19 janvier 1996, p. 12.

⁴⁶⁵ JOURDAIN P., art. préc. 2007, p. 26.

⁴⁶⁶ BRUN Ph., *op. cit.* 2005, § 834.

⁴⁶⁷ CONTE Ph., *Le rôle de la causalité dans la loi du 5 juillet 1985*. In : *Responsabilité civile et assurance, Études offertes au professeur Hubert Groutel*. Paris : Litec- Éditions du JurisClasseur, 2006, p. 79.

⁴⁶⁸ JOURDAIN P., art. préc. *Gaz. Pal.* 20 juin 1995, p. 642.

⁴⁶⁹ Cass. 2e civ., 8 nov. 1989 (n° 88-13.378), réf. préc..

⁴⁷⁰ Un accident complexe est un accident « impliquant plusieurs véhicules en un même lieu et dans une même séquence de temps » (JOURDAIN P., note préc.. *RTD civ.* 1999, p. 121).

⁴⁷¹ LE TOURNEAU Ph., 2008, § 8103. En raison des difficultés que le mot implication pouvait provoquer, André Tunc avait proposé celui de « participation » ou le terme « occasionné » (MARGEAT H., LANDEL J., MARCHAND C., art. préc., *Gaz. Pal.* 1986, doct., p. 147).

⁴⁷² JOURDAIN P., Implication et causalité du dommage. *RTD civ.* 1991, p. 550.

imputable au fait du véhicule. Dans ce cas, l'exigence de l'imputabilité du dommage au véhicule constituait un rempart contre la nécessaire mise en œuvre de l'obligation d'indemnisation de l'assureur du gardien ou du conducteur du véhicule, dès lors que l'implication du véhicule dans l'accident se trouvait démontrée.⁴⁷³

271. En l'état du droit positif, la Cour de cassation exige l'imputabilité du dommage à l'accident, mais elle la déduit de l'implication du véhicule dans l'accident,⁴⁷⁴ et ce, même lorsque l'accident est complexe.⁴⁷⁵ Cette présomption étant simple,⁴⁷⁶ le conducteur peut se dégager de son obligation en démontrant que le dommage n'est pas imputable à l'accident.⁴⁷⁷ Tel est le cas si le dommage se révèle postérieurement à l'accident⁴⁷⁸ ou s'il n'apparaît pas « *comme une conséquence normalement prévisible de l'accident* », ⁴⁷⁹ par exemple, en cas de suicide quelques mois après l'accident.⁴⁸⁰

272. Bien que le législateur ait évincé le concept de causalité, les juges s'y reportent tout de même en application de la loi du 5 juillet 1985 en exigeant l'imputabilité du dommage à l'accident. Certes, l'exigence par les juges d'un lien de causalité entre le

⁴⁷³ JOURDAIN P., art. préc. *RTD civ.* 1990, p. 94. Comme le souligne l'auteur, la distinction entre l'implication et l'imputabilité aboutit aussi en matière d'accidents complexes, à un morcellement de l'accident complexe en une série d'accidents distincts.

⁴⁷⁴ Cass. 2e civ., 28 juin 1989 (n° 88-16.149), réf. préc. ; Cass. 2e civ., 24 oct. 1990 (n° 89-13.306) ; Cass. 2e civ., 19 fév. 1997 (n° 95-14.034) ; réf. préc..

⁴⁷⁵ Comme l'indique la Haute juridiction « *dans la survenance d'un accident complexe sont impliqués au sens de l'article 1er de la loi du 5 juillet 1985, tous les véhicules qui sont intervenus à quelque titre que ce soit* » (Cass. 2e civ., 11 juil. 2002 (n° 01-01.666), Bull. civ. II, n° 160 ; *Resp. civ. et assur.* 2002, comm. n° 331 ; Cass. 2e civ., 13 mai 2004 (n° 02-17.545), Bull. civ. II, n° 224 ; *D.* 2005, pan., p. 191, obs. P. Jourdain). Un déplacement de la causalité est opéré. Alors qu'avant le lien devait unir un dommage au fait d'un véhicule impliqué dans un accident complexe, désormais il doit lier le dommage de la victime à cet accident.

⁴⁷⁶ JOURDAIN P., Imputabilité du dommage à l'accident : l'agonie de la présomption de droit ? *RTD civ.* 1996, p. 406 ; CARBONNIER J., *op. cit.*, 2000, § 272.

⁴⁷⁷ Cass. 2e civ., 16 oct. 1991 (n°90-11.880), Bull. Civ. II, n° 253 ; *D.* 1992, somm. p. 273, obs. J.-L. Aubert ; *JCP éd. G.* 1992, II, 21934, note Ph. Conte ; *Gaz. Pal.* 1992, 2, somm. 283, obs. F. Chabas ; *RTD civ.* 1992, p. 125, obs. P. Jourdain.

⁴⁷⁸ Cass. 2e civ., 24 janv. 1996 (n° 94-13.678), Bull. civ. II, n° 15 ; *JCP éd. G.* 1996, I, 3944, n° 25, obs. G. Viney ; *RTD civ.* 1996, p. 406, obs. P. Jourdain ; *D.* 1997, somm. p. 30, obs. D. Mazeaud.

⁴⁷⁹ RADE Ch., La consécration de la présomption d'imputabilité du dommage à l'accident et l'abandon de l'implication du véhicule dans le dommage. *D.* 1997, p. 384.

⁴⁸⁰ Cass. 2e civ., 13 nov. 1991 (n° 90-19.617), *Resp. civ. et assur.* 1992, comm. n° 17 ; *RTD civ.* 1992, p. 127, obs. P. Jourdain.

dommage et l'accident apparaît implicitement dans l'intitulé de la loi, mais elle illustre tout de même un ajout par les juges d'une condition de mise en œuvre de la loi du 5 juillet 1985 supplémentaire. De même, elle reflète l'attraction que peut avoir sur les juges sur le concept de causalité en matière de responsabilité, ce qui au demeurant apparaît naturel, la causalité étant l'une des trois conditions fondamentales.

273. Si l'exigence de l'imputabilité du dommage à l'accident apparaît comme une entorse modérée à l'exclusion de la causalité des conditions de mise en œuvre de la responsabilité du conducteur ou du gardien, tel n'était pas le cas de l'exigence de la perturbation de la circulation par un véhicule automobile.

§ 2. LA PERTURBATION DE LA CIRCULATION PAR UN VEHICULE IMMOBILE

274. Il fut un temps où les juges requéraient une perturbation de la circulation pour considérer un véhicule immobile comme impliqué dans un accident de la circulation.⁴⁸¹ Or exiger une manœuvre perturbatrice renvoie à la causalité.⁴⁸² Cette attitude des juges n'est pas étonnante. Elle s'explique à la fois par l'absence de définition de la notion d'implication et par l'attraction que le concept de causalité exerce sur les juges.⁴⁸³ Mais, cette démarche fut critiquée en ce qu'elle revenait « à nier l'autonomie conceptuelle de l'implication en s'inspirant trop nettement de la notion de rôle actif de la chose issue de l'article 1384 alinéa premier ». ⁴⁸⁴

275. L'exigence d'une « manœuvre perturbatrice » fut abandonnée en matière de véhicules en stationnement,⁴⁸⁵ mais maintenue pour les véhicules n'étant pas entrés en

⁴⁸¹ Cass. 2e civ., 21 juil. 1986 (n° 84-10.393), Bull. civ. II, n° 113 ; *JCP éd. G.* 1987, II, 20769, note G. Durry ; *Gaz. Pal.* 1986, 2, p. 651, note F. Chabas. Un raisonnement similaire fut adopté concernant l'implication d'un accessoire assimilé à un véhicule terrestre à moteur (Cass. 2e civ., 28 juin 1995 (n°93-20.540), Bull. civ. II, n° 203, réf. préc. : une roue de secours).

⁴⁸² JOURDAIN P., art. préc. *Gaz. Pal.* 20 juin 1995, p. 642.

⁴⁸³ RAFFI R., Implication et causalité. *D.* 1994, p. 158.

⁴⁸⁴ RADE Ch., art. préc. *LPA* 19 janvier 1996, p. 12.

⁴⁸⁵ « 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 »

contact avec un autre véhicule ou la victime.⁴⁸⁶ Il convient toutefois de noter qu'il arrive aussi à la jurisprudence de retenir l'implication d'un véhicule qui est entré en contact, ni avec un autre véhicule, ni avec le siège du dommage, et alors même que son rôle causal sur le terrain du droit commun n'aurait vraisemblablement pas été retenu.⁴⁸⁷

276. Cette jurisprudence témoignant de la réintroduction du concept de causalité par les juges lors de la loi du 5 juillet 1985, laquelle dénote au demeurant la marge de manœuvre dont les juges disposent, l'application de la théorie de la garde de la structure et du comportement ne serait donc pas problématique, d'autant qu'elle impliquerait que les juges se reportent à la causalité qu'au stade de la contribution à la dette. Sur celui de l'obligation à la dette, l'implication du véhicule équipé d'une aide dans un accident de la circulation demeurerait la condition centrale de mise en jeu de la responsabilité instituée par la loi.

(Cass. 2e civ., 23 mars 1994 (n°92-14.296), Bull. civ. II, n° 100 ; *JCP éd. G.* 1994, II, 22292, note P. Conte ; *D.* 1994 p. 299, note H. Groutel ; *RTD civ.* 1994, p. 627, obs. P. Jourdain). « *Est nécessairement impliqué dans l'accident, tout véhicule terrestre à moteur qui a été heurté, qu'il soit à l'arrêt ou en mouvement* » (Cass. 2e civ., 25 janv. 1995 (n°92-17.164), Bull. civ. II, n°27 ; GAJC, 11^e éd., n° 220-222 (II) ; *Gaz. Pal.* 1995, 1, 315, note F. Chabas ; *RTD civ.* 1995 p. 382, obs. P. Jourdain).

⁴⁸⁶ Cass. 2e civ., 8 juil. 2004 (n°03-12.323), Bull. civ. II, 2004, n° 345. L'abandon de ce critère en cas de contact fut approuvé par la doctrine (JOURDAIN P., art. préc., *Gaz. Pal.* 20 juin 1995, p. 642 ; RADE Ch., art. préc., *LPA* 19 janvier 1996, p. 12). Il fut d'ailleurs souligné que se trouvait par là même abandonnée la catégorie des véhicules immobiles à laquelle il s'appliquait (JOURDAIN P., art. préc., 1995, p. 642).

⁴⁸⁷ Cass. 2e civ., 21 juin 2001 (n° 00-10.138), *Resp. civ. et assur.* 2001, comm. n° 295 ; Cass. 2e civ., 3 juil. 2003 (n° 01-11.396), *Resp. civ. et assur.* 2003, comm. n° 292 ; Cass. 2e civ., 14 nov. 2002 (n°00-20.594), Bull. civ. II, n° 252.

Conclusion du chapitre

277. La loi du 5 juillet 1985 dispose des éléments nécessaires à l'application de la distinction de la garde de la structure et du comportement sur le fondement de la loi du 5 juillet 1985. Le concept de gardien présent à l'article est interprété par les juges comme signifiant que le propriétaire du véhicule est responsable dans les mêmes conditions que le conducteur. L'extension de la qualité de gardien au gardien de la structure permettant d'étendre le champ des responsables au fabricant n'est pas problématique puisqu'elle peut s'analyser comme l'étape finale de l'extension jurisprudentielle du champ des responsables inspirée de la responsabilité du fait des choses. De même, le véhicule équipé d'une aide à la conduite dispose des caractéristiques indispensables à l'application de la distinction des deux gardes puisque c'est une chose dotée d'un dynamisme propre et dangereuse et qu'elle met par ailleurs en lumière l'existence de deux détenteurs de pouvoirs. Certes, un fabricant doit être désigné comme gardien de la structure par les juges. Mais leur tâche ne sera pas difficile, le fabricant du véhicule apparaissant comme un gardien de la structure idéal. La réintroduction de la causalité générée par l'application de la dissociation de la garde n'est pas non plus problématique. Non seulement les juges se reportent au concept de causalité bien que le législateur l'ait évincé des conditions de mise en œuvre de la loi du 5 juillet 1985, mais en outre la réintroduction du concept de causalité suscitée par l'application de la dissociation de la garde est tempérée puisqu'elle est cantonnée au stade de la contribution à la dette.

*

278. Avec l'application de la théorie de la dissociation de la garde, le raisonnement des juges serait focalisé sur le concept de gardien. Cela éviterait de dénaturer le concept de conducteur ou de recourir à des distinctions artificielles, telles que celle opérée entre la maîtrise intellectuelle et la maîtrise matérielle du véhicule, pour apprécier la qualité de la personne au volant. La qualification de la personne au volant ne serait plus problématique puisqu'en toutes hypothèses, elle serait qualifiée de gardien du comportement. Elle

bénéficierait alors d'un droit à indemnisation similaire aux autres victimes. En effet, les qualités de gardien et de passager transporté étant compatibles, la personne au volant serait une victime privilégiée. La mise en œuvre de la distinction de la garde du comportement et de la structure répondrait alors à un souhait de la doctrine, c'est-à-dire la suppression de la discrimination opérée entre le droit à indemnisation d'un conducteur et celui des autres victimes.⁴⁸⁸ Enfin, les victimes disposeraient d'un débiteur d'indemnité supplémentaire : le gardien de la structure. Ce sera la seule incidence de la référence des juges à cette théorie au stade de l'obligation à la dette. L'implication du véhicule équipé de l'aide dans un accident de la circulation sera toujours suffisante pour faire naître l'obligation de réparation, et ce, pour chacun des gardiens. Lorsque plusieurs gardiens se trouveraient mis en cause soit parce que la victime aurait agi contre plusieurs gardiens, soit parce qu'un gardien aurait exercé un recours contre un autre, les gardiens seront tenus *in solidum* de l'indemnisation de la victime au titre de l'implication du véhicule équipé dans l'accident de la circulation.

279. L'application de la distinction de la garde du comportement et de la structure sur le fondement de la loi du 5 juillet 1985 serait d'autant bien venue qu'elle permettrait d'imputer la charge finale de l'indemnisation de la victime à l'un des gardiens mis en cause sur la base de critères adaptés à l'environnement de conduite. Il est vrai que la particularité de certaines aides nécessitera une adaptation du critère de répartition traditionnel des responsabilités lors de la mise en œuvre de la distinction de la garde de la

⁴⁸⁸ La doctrine dénonce le paradoxe consistant à ne pas préserver le droit à indemnisations des victimes conductrices alors même que ces dernières sont les plus exposées (RADE C., *Le régime d'indemnisation des victimes*. In : *Loi Badinter : le bilan de 20 ans d'application* / sous la direction de Philippe Brun et de Patrice Jourdain. Tome 10. Paris : LGDJ, 2007, p. 38). Elle remet donc en question la logique des rédacteurs de la loi du 5 juillet 1985 consistant à mettre en avant l'idée selon laquelle l'énergie cinétique des véhicules terrestres à moteur peut être à l'origine de dommages corporels très importants causés aux piétons et aux cyclistes sans que la réciproque ne soit vraie (RADE C., art. préc. *LPA* 19 janvier 1996, p. 12 ; CAMPROUX M.-P., art. préc., *D.* 1994, chron. p. 109 ; VINEY G., JOURDAIN P., *op. cit.*, 2006, § 1004). Plus précisément, les conducteurs étaient considérés comme titulaires d'« un pouvoir de fait sur la voie publique » (CARBONNIER J., *op. cit.*, 2000, § 275), comme les personnes « à l'origine des risques de la circulation routière » (VINEY G., JOURDAIN P., *op. cit.*, 2006, § 1004). Cette remise en cause de la position du législateur se trouve cristallisée au sein de l'avant-projet de réforme du droit des obligations et de la prescription. En effet, il y est souligné que « les conducteurs sont exposés aux risques de la circulation exactement comme les piétons, les cyclistes et les passagers » et que « Le moment paraît en effet venu d'assimiler le conducteur aux autres victimes, en ne retenant contre lui, pour le priver d'indemnisation, que sa « faute inexcusable », à condition qu'elle ait été la « cause exclusive de l'accident » (*Avant-projet de réforme du droit des obligations et du droit de la prescription*. Rapp. préc., 2005, p. 150).

structure et du comportement. Néanmoins, par le biais de l'application de cette distinction, quel que soit le type d'aides substitutives à la conduite, les juges pourront non seulement étendre le champ des responsables à un fabricant, mais en outre imputer la charge finale de manière équitable.

Titre II. L'imputation de la charge finale

280. Deux hypothèses doivent être distinguées pour définir le critère de répartition des responsabilités entre les différents gardiens susceptibles d'être mis en cause sur le terrain de la loi du 5 juillet 1985 : celle dans laquelle l'aide substitutive embarquée dans un véhicule n'est pas "surpassable " et celle dans laquelle elle l'est.

Dans le premier cas, la personne au volant ne peut pas intervenir sur la structure du véhicule, c'est-à-dire dans notre hypothèse sur l'aide à la conduite. Une application traditionnelle de la distinction de la garde de la structure et du comportement est donc envisageable.⁴⁸⁹ La source du dommage servira alors de critère de répartition des responsabilités entre les différents gardiens (**Chapitre VII**).

Dans le second cas, la personne au volant peut agir sur la structure en surpassant l'aide, ce qui lui permet au demeurant de recouvrir la totalité de la maîtrise de la conduite du véhicule. Le critère traditionnel de répartition de la charge finale n'étant pas envisageable, nous proposerons un nouveau critère de répartition : l'"évitabilité" de l'accident (**Chapitre VIII**).

⁴⁸⁹ « La distinction entre « garde de la structure » et « garde du comportement » n'est en effet concevable que pour les choses dont la structure est dissociable du comportement et n'est utile que pour les objets dont l'utilisateur – le gardien du comportement – n'a pas normalement la possibilité de contrôler le fonctionnement interne » (VINEY G., JOURDAIN P., *op. cit.*, 2006, § 693).

Chapitre VII. Les aides à la conduite non "surpassables"

281. Lorsque l'aide embarquée n'est pas "surpassable", le critère d'imputation de la charge finale de l'indemnisation de la victime entre les deux détenteurs de pouvoirs sur le véhicule devrait reposer sur la source du dommage. Lorsque la source du dommage est le comportement ou la structure du véhicule équipé, ce critère simplifie considérablement la désignation du débiteur final par les juges (*SECTION I*). Mais la source du dommage ne sera pas nécessairement le comportement ou la structure du véhicule équipé. Les juges devront alors aménager des solutions (*SECTION II*).

**SECTION I. LA SOURCE DU DOMMAGE EST LE COMPORTEMENT OU LA STRUCTURE
DU VEHICULE**

282. Dans l'hypothèse où la source du dommage est unique, une mise en cause de plusieurs gardiens, que ce soit par la victime ou par l'exercice d'une action récursoire entre gardiens, suppose que les juges soient tenus de choisir le gardien qui sera tenu de supporter la charge finale de l'indemnisation de la victime. Par contre, lorsqu'un seul gardien est mis en cause, il sera nécessairement tenu de supporter la charge finale de l'indemnisation de la victime sur le terrain de la loi du 5 juillet 1985. Notre attention sera donc focalisée sur deux cas de figure : celui dans lequel les trois gardiens sont mis en cause (§ 1) et celui dans lequel seuls deux d'entre eux le sont (§ 2).

§ 1. LA MISE EN CAUSE DES TROIS GARDIENS

283. Si les trois gardiens sont mis en cause, le critère de la source du dommage simplifiera la désignation du débiteur final de la charge de la réparation. La désignation du gardien de la structure comme débiteur final s'imposera lorsque le dommage sera imputable à la structure, l'aide substitutive non "surpassable" (A), et celle du gardien du comportement l'emportera lorsqu'il apparaîtra que c'est le comportement du véhicule équipé qui se trouve à l'origine du dommage (B).

**A. UN DOMMAGE IMPUTABLE A LA STRUCTURE DU VEHICULE, LA RESPONSABILITE
DU GARDIEN DE LA STRUCTURE**

284. La structure du véhicule constituera la source du dommage lorsqu'il apparaîtra que l'aide a dysfonctionné. Certes, le raisonnement des juges adopté sur le terrain de la responsabilité du fait des choses autoriserait à admettre une responsabilité du gardien de la structure, si la source du dommage est une tâche de conduite réalisée par l'aide substitutive. En effet, sur le terrain de la responsabilité du fait des choses, il arrive aux juges de retenir la responsabilité du gardien de la structure lorsque le dommage est

« imputable à une propriété normale de la chose ». ⁴⁹⁰ Plus précisément, les juges admettent cette solution, si le gardien du comportement n'a pu contrôler la « caractéristique » ⁴⁹¹ de la structure d'une chose. Comme le souligne un auteur, « en tout état de cause, ce qui est nécessaire pour que « le gardien de la structure soit déclaré responsable, c'est que le « gardien du comportement » ait été dans l'incapacité, du fait de son ignorance du vice ou d'un défaut de compétence technique, de maîtriser le danger inhérent au maniement de la chose ». ⁴⁹² Cependant, l'application de la distinction de la garde du comportement et de la structure sur le fondement de la loi du 5 juillet 1985 soumet le fabricant du véhicule à un régime plus rigoureux que celui de la responsabilité du fait des produits défectueux. En contrepartie, pour des raisons d'équité, il convient que, par principe, sa responsabilité finale soit cantonnée à l'hypothèse d'un dysfonctionnement de l'aide, et ce, même dans l'hypothèse d'une aide substitutive non "surpassable". Il est vrai que l'aide détient des pouvoirs sur le véhicule, mais pas l'entière maîtrise matérielle du véhicule. De même, l'aide n'étant pas "surpassable" la personne au volant est essentiellement tenue d'agir sur le véhicule et non sur l'aide. Elle se trouve seulement soulagée de certaines tâches de conduite. Plus encore, si l'aide ne dysfonctionne pas, elle n'est pas susceptible de causer un accident.

Le dysfonctionnement de l'aide présumera l'imputabilité du dommage à la structure du véhicule. La jurisprudence rendue sur le fondement de la responsabilité du fait des choses montre que le gardien de la structure ne peut être désigné comme responsable que si la structure est affectée d'un vice interne. ⁴⁹³ Par vice interne, il faut entendre un défaut intrinsèque de la structure indécélable à l'œil nu. ⁴⁹⁴ Mais les juges ont tendance à présumer l'imputabilité du dommage à la structure dès lors que la chose comporte un dynamisme propre et qu'elle est dangereuse. ⁴⁹⁵ La transposition, en partie du moins, de ce

⁴⁹⁰ VINEY G., JOURDAIN P., *op. cit.*, 2006, § 694.

⁴⁹¹ CA Versailles 5 fév. 1988, *D.* 1988, IR, p. 103.

⁴⁹² VINEY G., JOURDAIN P., *op. cit.*, 2006, § 694.

⁴⁹³ DURRY G., *RTD civ.* 1972, p. 140 ; DURRY G., *RTD civ.* 1978, p. 361. Cass. 1re civ., 2 fév. 1982, *D.* 1982, IR, p. 330.

⁴⁹⁴ De ce point de vue, le vice de la structure est donc un défaut plus restrictif que le défaut de sécurité.

⁴⁹⁵ Cass. 2e civ., 20 juil. 1981 (n°80-10.450), *Bull. civ.* II, n°170 ; réf. préc. ; Cass. 2e civ., 4 juin 1984, réf. préc. En effet, les juges exigent la démonstration de l'existence du vice interne quand la chose n'est pas dotée d'un dynamisme propre (Cass. 2e civ., 4 fév. 2010 (n° 08-70.373)).

raisonnement sur le fondement de la loi du 5 juillet 1985 nous paraît opportune. En effet, il est fort probable que les experts se trouvent dans l'impossibilité de relever l'existence d'un vice interne de l'aide en raison de la destruction des preuves matérielles dans l'accident ou du manque de recul de la communauté scientifique.⁴⁹⁶ Toutefois, pour des raisons d'équité, la simple présence de l'aide substitutive à bord du véhicule ne saurait suffire pour que l'aide soit présumée être la source du dommage. La présomption de l'imputabilité du dommage à la structure tirée du constat du dysfonctionnement de l'aide nous paraît alors être une solution équitable dans la mesure où l'aide n'est pas "surpassable". Cette présomption pourra être renversée par le gardien de la structure, s'il démontre l'imputabilité de l'accident au comportement du véhicule.

Le dysfonctionnement de l'aide présumera l'imputabilité du dommage à la structure du véhicule, même s'il est imputable à un risque de développement. Certes, sur le terrain de la responsabilité du fait des choses, lorsque les juges constatent que le gardien de la structure n'était pas en mesure de connaître le vice, ils refusent d'appliquer la distinction de la garde. Lorsque le dysfonctionnement de l'aide serait imputable à un risque de développement de l'aide, les juges pourraient donc s'opposer à l'application de cette distinction. Ce serait alors le propriétaire du véhicule, en sa qualité de gardien du véhicule, qui serait désigné comme responsable. Or comme nous l'avons démontré au sein de la première partie, cette solution n'est pas satisfaisante. Nous proposons donc que les juges s'émancipent du raisonnement adopté en application de l'article 1384 alinéa 1^{er} du Code civil, en ce sens que la distinction des deux gardes serait applicable, même si le dysfonctionnement de l'aide est imputable à un risque de développement. Le gardien de la structure serait donc tenu de supporter la charge finale de l'indemnisation de la victime. Même si cette solution peut paraître sévère à l'égard du gardien de la structure, il nous paraît tout de même plus équitable que ce soit lui plutôt que le propriétaire qui supporte la charge financière inhérente au risque de développement. En toutes hypothèses, une intervention du législateur apparaît opportune pour aménager une solution telle que le transfert de la prise en charge de ce risque vers un fonds de garantie.

⁴⁹⁶ Par exemple, le dysfonctionnement de l'aide pourrait être imputable à une mauvaise interaction entre deux de ses composants électroniques sans que la communauté scientifique soit encore en mesure de la déceler.

L'aide dysfonctionne lorsqu'elle n'a pas fonctionné alors qu'elle aurait dû ou qu'elle a fonctionné alors qu'elle n'aurait pas dû. Par exemple, le système anticollision censé diminuer la vitesse en cas de non-respect des distances de sécurité n'est pas intervenu alors qu'il aurait dû ou le système d'ultime recours a réalisé un freinage d'urgence alors que le contexte routier ne le justifiait pas. L'aide dysfonctionne également lorsqu'elle est intervenue au moment opportun, mais en n'exerçant que partiellement sa tâche de conduite. Par exemple, le dispositif de redressement de trajectoire n'a pas suffisamment redressé la trajectoire du véhicule.

Par conséquent, en cas de dysfonctionnement de l'aide, le gardien de la structure sera désigné comme responsable s'il ne parvient pas à démontrer l'imputabilité du dommage au comportement du véhicule, et ce, même si le dysfonctionnement de l'aide est imputable à un risque de développement.

285. Si le dysfonctionnement de l'aide présume l'imputabilité du dommage à la structure du véhicule, le gardien de la structure peut renverser cette présomption en démontrant l'imputabilité du dommage au gardien du comportement. L'aide peut aussi ne pas dysfonctionner et le dommage trouver sa source dans le comportement du véhicule.

B. UN DOMMAGE IMPUTABLE AU COMPORTEMENT DU VEHICULE, LA RESPONSABILITE DU GARDIEN DU COMPORTEMENT

286. Pour que la source du dommage soit le comportement du véhicule équipé de l'aide, les juges devront relever que l'accident est imputable au gardien du comportement, c'est-à-dire à la personne au volant. Deux hypothèses doivent être distinguées : l'aide n'a pas dysfonctionné (1) et l'aide a dysfonctionné. Dans ce second cas, ce n'est que si le dysfonctionnement de l'aide est imputable au gardien du comportement, que celui pourra être désigné comme débiteur final (2).

1. En l'absence de dysfonctionnement de l'aide

287. Lorsque l'aide n'a pas dysfonctionné, la source du dommage sera imputée au gardien du comportement si les juges constatent que la personne au volant a exécuté la manœuvre de conduite dommageable (a) ou que, bien qu'elle n'ait pas réalisé la manœuvre de conduite dommageable, elle a détourné l'usage de l'aide (b).

a. La réalisation de la manœuvre de conduite dommageable par la personne au volant

288. Le fonctionnement d'une aide substitutive non "surpassable" n'entraîne pas une subtilisation de l'ensemble des pouvoirs de contrôle et de direction sur le véhicule par l'aide puisque nous raisonnons dans l'hypothèse d'un partage des pouvoirs sur le véhicule entre l'homme et la machine. Le fonctionnement de l'aide suppose seulement que certaines tâches de conduite sont réalisées par l'aide et d'autres par la personne au volant. Cette dernière peut donc être l'auteur de la manœuvre de conduite dommageable. Par exemple, lorsque le véhicule est équipé d'un système de redressement de trajectoire, la personne au volant conserve la maîtrise de la vitesse et du freinage du véhicule. Elle peut alors non seulement être à l'origine du non-respect d'un feu rouge situé à une intersection, mais en outre ne pas avoir freiné à temps pour éviter l'encastrement de son véhicule dans un autre, lequel causa des dommages aux passagers. Dans ces conditions, il est normal que la charge finale de l'indemnisation soit affectée à la personne au volant.

289. La source du dommage sera également imputable au comportement du véhicule, bien que l'aide, qui n'a pas dysfonctionné, soit l'auteur de la manœuvre de conduite dommageable, s'il apparaît que la personne au volant a détourné l'usage de l'aide.

b. Le détournement de l'usage de l'aide par la personne au volant

290. Le dommage de la victime trouve sa source dans la manœuvre de conduite du véhicule réalisée par l'aide, mais pas dans le cadre de son usage normal. Le dommage ne

procède donc pas d'une mauvaise interaction homme-machine, mais d'un détournement volontaire de l'usage du dispositif par la personne au volant. Par exemple, des propriétaires de véhicules équipés de dispositifs de freinage d'urgence peuvent s'adonner à une pratique consistant, sur une aide de stationnement, à diriger un véhicule se déplaçant à une vitesse qu'ils auraient prédéterminée vers un autre véhicule en comptant exclusivement sur le dispositif de freinage d'urgence pour l'éviter. Le freinage réalisé par le dispositif peut être d'une telle importance qu'il cause des dommages aux passagers du véhicule ou un retournement du véhicule. Certes, c'est l'aide substitutive non "surpassable", le dispositif de freinage d'urgence, qui exerce la manœuvre de conduite dommageable, mais le détournement de l'usage révélerait une faute du gardien du comportement du véhicule équipé. Il paraît donc normal que ce soit le gardien du comportement qui soit désigné comme débiteur final.

291. La source du comportement pourra également être imputable au gardien du comportement bien que l'aide ait dysfonctionné.

2. L'imputabilité du dysfonctionnement de l'aide au gardien du comportement

292. Si la source du dommage est présumée être la structure du véhicule lorsque l'aide a dysfonctionné, cette présomption est simple. L'examen de la jurisprudence rendue en application de la responsabilité du fait des choses montre que lorsque le dommage est imputable à l'attitude du gardien du comportement de la chose dommageable, même si celle-ci est affectée d'un vice, la responsabilité du gardien de la structure n'est pas retenue.⁴⁹⁷ Par exemple, dans un arrêt de 1989, parce que la conductrice avait été avertie de la défaillance du système de freinage de son véhicule et des risques qui en résultait, mais qu'elle n'adopta pas pour autant la conduite appropriée, les juges considèrent que le garagiste et le fabricant du véhicule lui avaient transféré la garde de la structure du

⁴⁹⁷ Cass. 2e civ., 26 mars 1985 (n° 83-11.944/83-13.157), Bull. civ. II, n° 79 ; *Gaz. Pal.* 1986, 1, somm., p. 250, obs. F. Chabas.

véhicule. ⁴⁹⁸ Le gardien de la structure pourra donc renverser présomption de l'imputabilité du dommage à la structure, s'il établit que le dysfonctionnement de l'aide est imputable à la personne au volant. Dans ces conditions, il paraît normal que ce soit le gardien du comportement qui soit désigné comme débiteur final.

293. Le gardien de la structure parviendra à établir que le dysfonctionnement de l'aide est imputable au gardien du comportement, si, par exemple, la personne au volant n'a pas utilisé l'aide dans les conditions prévues et décrites dans la notice. Elle proscrivait l'utilisation de l'aide dans certaines conditions atmosphériques, en raison de son manque de fiabilité dans ces circonstances ; or la personne au volant a tout de même activé l'aide. Si une aide non "surpassable" suppose que la personne au volant ne puisse pas contrecarrer son action lorsque l'aide est activée, la personne au volant peut tout de même choisir de l'activer ou non. Par exemple, la personne au volant d'un véhicule équipé d'un limiteur de vitesse s'adaptant à la vitesse autorisée peut choisir d'activer ou non le système, mais si celui-ci est en mode non débrayable, une fois activé, elle ne pourra pas le dépasser. ⁴⁹⁹ Ce choix lui est proposé à chaque mise en marche du véhicule.

294. L'imputabilité du dysfonctionnement de l'aide au gardien du comportement est le seul motif qui permettra au gardien de la structure de renverser la présomption d'imputabilité du dommage à la structure en cas de dysfonctionnement de l'aide. Si l'équité légitime que le gardien de la structure ne puisse être désigné comme responsable, au stade de la contribution à la dette, qu'en cas de dysfonctionnement de l'aide, elle commande aussi qu'il ne puisse être reproché au gardien du comportement que sa contribution au dysfonctionnement de l'aide pour lui imputer la charge finale de la

⁴⁹⁸ Cass. 2e civ., 13 déc. 1989 (n° 87-14.990), Bull. civ. II, n° 222, réf. préc.

⁴⁹⁹ On songe au limiteur de vitesse LAVIA (voir par exemple : KOENING J. G., *Le projet Lavia : contexte et organisation*. In : *Carnet de route du LAVIA*. Actes du colloque publié par le Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres (PREDIT), 2006 ; LASSARRE S. et ROMON S., *Utilisation du LAVIA et influence sur les vitesses pratiquées en vue de l'évaluation de l'utilité*. In : *Carnet de route du LAVIA*. Actes du colloque publié par le Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres (PREDIT), 2006 ; LASSARRE S. et SAAD F., *Présentation des quatre dimensions de l'évaluation du LAVIA : utilisabilité, utilité, acceptabilité, sécurité avec la justification des choix des dispositifs d'évaluation associés*. In : *Carnet de route du LAVIA*. Actes du colloque publié par le Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres (PREDIT), 2006).

réparation en cas de dysfonctionnement de l'aide. En effet, en l'absence de formation à la conduite d'un véhicule équipé d'une aide substitutive, il ne paraît pas légitime de lui imputer la charge finale de l'indemnisation de la victime au titre de son incapacité à récupérer une situation accidentogène créée par le dysfonctionnement de l'aide.

295. Lorsque la source du dommage est unique, même si les trois gardiens sont mis en cause, l'application de la distinction de la garde de la structure et du comportement aboutit exclusivement à la désignation du gardien de la structure ou du gardien du comportement comme responsable au stade de la contribution à la dette. Toutefois, il pourra arriver que l'un de ces deux gardiens n'ait pas été mis en cause. Les juges devront alors aménager des solutions.

§ 2. LA MISE EN CAUSE DE DEUX GARDIENS

296. Si deux gardiens sont seulement mis en cause, deux cas de figure peuvent se présenter :

- les deux gardiens mis en cause sont le propriétaire du véhicule et le gardien du comportement (A) ou
- le propriétaire du véhicule et le gardien de la structure (B).

A. LE PROPRIETAIRE DU VEHICULE ET LE GARDIEN DU COMPORTEMENT

297. La source du dommage est unique. Il s'agit donc soit du comportement du véhicule, soit de sa structure. Dans le premier cas, le gardien du comportement sera désigné comme débiteur au stade de la contribution à la dette (1). Dans le second cas, c'est le propriétaire du véhicule qui se verra imputer la charge finale de l'indemnisation de la victime dans la mesure où la responsabilité du gardien de la structure n'est pas mise en cause (2).

1. Un dommage imputable au comportement du véhicule, la responsabilité du gardien du comportement

298. Lorsque la source du dommage est le comportement du véhicule, cette hypothèse ne pose pas de difficulté. Le gardien du comportement étant mis en cause, les juges pourront le désigner comme débiteur final.

2. Un dommage imputable à la structure du véhicule, la responsabilité du propriétaire du véhicule

299. Dans l'hypothèse où il apparaîtrait que la cause du dommage est la structure du véhicule, c'est-à-dire l'aide à la conduite, nous proposons que les juges retiennent la responsabilité finale du propriétaire du véhicule équipé de l'aide. Le dommage étant exclusivement imputable au véhicule, plus précisément à la structure de celui-ci, il nous paraît en effet plus équitable que ce soit le propriétaire plutôt que la personne au volant qui supporte cette charge. En réalité, la qualité du gardien désigné comme débiteur final n'aura de l'importance que si la personne au volant et le propriétaire de l'aide sont des personnes différentes. En toutes hypothèses, une action récursoire sur le fondement de la loi du 5 juillet 1985 du propriétaire du véhicule équipé contre le gardien de la structure reste possible puisque la source du dommage est la structure du véhicule.

Les juges peuvent également être tenus d'opérer un choix, mais cette fois-ci entre le propriétaire du véhicule et celui de sa structure, pour désigner le débiteur final de la charge de la réparation.

B. LE PROPRIETAIRE DU VEHICULE ET LE GARDIEN DE LA STRUCTURE DU VEHICULE

300. Si la source du dommage est la structure du véhicule, le gardien de la structure sera désigné comme débiteur final (1). Par contre, si le dommage trouve sa source dans le comportement du véhicule, le gardien du comportement n'étant pas mis en cause, la désignation du débiteur final dépendra des circonstances de fait (2).

1. Un dommage imputable à la structure du véhicule, la responsabilité du gardien de la structure

301. Lorsque le dommage est imputable à la structure du véhicule, la désignation du gardien tenu de la charge finale de l'indemnisation de la victime ne posera pas de difficulté, il s'agira du gardien de la structure.

2. Un dommage imputable au comportement du véhicule

302. Lorsque le dommage est imputable au comportement du véhicule, les juges devront se tourner vers le gardien de la structure en cas de dysfonctionnement de l'aide (a) et vers le propriétaire du véhicule en l'absence de dysfonctionnement de l'aide (b).

a. La responsabilité du gardien de la structure en cas de dysfonctionnement de l'aide

303. La désignation du gardien de la structure comme débiteur final s'imposera exclusivement lorsque l'aide aurait dysfonctionné. En cas de dysfonctionnement de l'aide, le dommage est présumé imputable à la structure. Dans la mesure où nous raisonnons dans l'hypothèse où la source du dommage serait le comportement du véhicule, cela signifie que le dysfonctionnement de l'aide serait imputable à la personne au volant. Celle-ci n'étant pas mise en cause, il paraît normal que ce soit le gardien de la structure, plutôt que le propriétaire du véhicule qui soit désigné comme débiteur final. Celui-ci peut exercer une action récursoire contre le gardien du comportement.

b. La responsabilité du propriétaire du véhicule en l'absence de dysfonctionnement de l'aide

304. Lorsque la responsabilité du gardien du comportement n'est pas mise en cause, cela signifie que la responsabilité de la personne au volant n'est pas mise en cause. Le propriétaire du véhicule, mis en cause aux côtés du gardien de la structure, n'était donc pas au volant du véhicule lors de l'accident.

305. La désignation du propriétaire du véhicule comme débiteur final s'imposera exclusivement lorsque l'aide n'aurait pas dysfonctionné. En effet, pour des raisons d'équité, la désignation du gardien de la structure comme débiteur final doit être cantonnée à l'hypothèse d'un dysfonctionnement de l'aide. Si c'est l'équité qui commande la désignation du propriétaire comme débiteur final, elle peut aussi s'analyser comme une sanction pour avoir prêté le véhicule équipé à une personne ne disposant pas des capacités nécessaires pour une conduite en toute sécurité comme en témoigne l'imputabilité de l'accident au comportement du véhicule, c'est-à-dire à une action de la personne au volant. Cette sanction sera relative puisqu'une action récursoire sur le terrain de la loi du 5 juillet 1985 du propriétaire du véhicule contre le gardien du comportement demeure possible.

306. Si la source du dommage peut être unique, les juges peuvent aussi relever que la source du dommage n'est pas le comportement ou la structure du véhicule.

**SECTION II. LA SOURCE DU DOMMAGE N'EST PAS NECESSAIREMENT LE
COMPORTEMENT OU LA STRUCTURE DU VEHICULE**

307. Les juges peuvent relever que le dommage résulte à la fois du comportement et de la structure du véhicule équipé de l'aide. Dans ce cas, nous proposons un partage de responsabilité entre le gardien du comportement et le gardien de la structure (§ 1).

308. Il peut aussi s'avérer que le dommage n'est imputable ni à la structure ni au comportement du véhicule, dans ce cas, la responsabilité du propriétaire du véhicule s'imposera (§ 2).

**§ 1. L'IMPUTABILITE DU DOMMAGE A LA STRUCTURE ET AU COMPORTEMENT DU
VEHICULE, UN PARTAGE DE RESPONSABILITE ENTRE LES DEUX GARDIENS**

309. Le dommage sera imputable à la structure et au comportement du véhicule que lorsqu'il apparaîtra que l'aide a dysfonctionné et que la personne au volant a détourné l'usage de l'aide, sans que le dysfonctionnement de l'aide soit imputable au détournement de l'usage. En effet, le dysfonctionnement de l'aide entraîne la présomption de l'imputabilité du dommage à la structure du véhicule et le gardien de la structure peut la renverser en démontrant l'imputabilité du dysfonctionnement à la personne au volant. Or si les juges relèvent que le dommage est en partie imputable à la structure du véhicule, c'est que le gardien du véhicule n'a pas renversé cette présomption. De même, si l'équité légitime qu'il ne puisse pas être reproché une manœuvre de conduite à la personne au volant en cas de dysfonctionnement de l'aide, en revanche elle commande qu'il ne soit pas fait abstraction d'un comportement accidentogène tel que le détournement de l'usage de l'aide par la personne au volant. Dans ce cas, les juges peuvent relever l'imputabilité du dommage au comportement du véhicule malgré le dysfonctionnement de l'aide.

310. Sur le fondement de la responsabilité du fait des choses, lorsque le dommage est imputable à la fois à la garde de la structure et à celle du comportement, les juges refusent d'appliquer la distinction de la garde de la structure et du comportement. Ils

considèrent que c'est l'utilisateur, c'est-à-dire le gardien du véhicule au sens de la garde matérielle, qui est responsable.⁵⁰⁰ Lorsqu'un véhicule est équipé d'une aide substitutive, son utilisateur, c'est-à-dire la personne au volant, ne dispose pas des pouvoirs d'usage, de contrôle et de direction en raison de la présence de l'aide. Il ne peut donc pas être désigné comme gardien au sens de la conception matérielle de la garde. Par contre, il peut l'être au sens de la conception juridique de la garde, s'il est propriétaire du véhicule. Si l'utilisateur n'est pas propriétaire du véhicule, c'est alors ce dernier qui serait désigné comme gardien. En toutes hypothèses, c'est le propriétaire du véhicule, qu'il s'agisse de la personne au volant ou non, qui serait désigné comme débiteur final de la charge de la réparation en cas de transposition du raisonnement adopté sur le terrain de la responsabilité du fait des choses lorsque le dommage est imputable à la fois au comportement et à la structure. L'application du raisonnement adopté sur le terrain de la responsabilité du fait des choses n'aboutissant pas à une solution équitable, une autre solution doit être proposée.

311. Un auteur propose un partage des responsabilités entre le gardien du comportement et celui de la structure.⁵⁰¹ S'il est vrai que les juges ont explicitement écarté la possibilité d'un partage de responsabilité entre le gardien de la structure et celui du comportement,⁵⁰² ce partage nous paraît cependant être la solution la plus équitable. Nous proposons donc un partage de responsabilité par parts viriles entre le gardien du comportement et le gardien de la structure, lorsqu'il apparaîtrait que le dommage est imputable à la fois au comportement et à la structure du véhicule.

⁵⁰⁰ Cass. 2e civ., 26 mars 1985 (n°83-11.944), réf. préc. En l'espèce, une personne de l'assistance fut blessée par la projection d'un bouchon métallique équipant l'appareil et arraché sous l'effet de la pression. L'organisateur de cette démonstration, employeur du préposé qui réalisa la démonstration et propriétaire du compresseur, fut tenu d'indemniser la victime en sa qualité de gardien au motif que « *c'était l'utilisation qu'il en avait faite en déréglant intentionnellement les soupapes pour obtenir une pression anormale et en procédant à la fermeture des robinets de refoulement qui avait provoqué l'arrachement du bouchon par une pression supérieure à la limite, s'exerçant sur des pièces d'une résistance insuffisante* ». Les juges conclurent donc que l'organisateur « *avait sur le compresseur au moment de l'accident les pouvoirs d'usage, de direction et de contrôle qui caractérise la garde* ». C'est sur le terrain de la garantie des vices cachés que le fabricant du compresseur fut tenu de garantir le gardien du véhicule à concurrence de la moitié des sommes mises à sa charge au motif que « *l'inaptitude du bouchon à supporter de par sa composition et son filetage des efforts répétés, ainsi que l'avait souligné l'ingénieur des mines qui était intervenu à la suite de l'accident, constituait une cause certaine de son éclatement* ».

⁵⁰¹ JOURDAIN P., L'incidence de la faute sur la détermination du gardien. *RTD civ.* 1990, p. 292 (note sous Cass. 2e civ., 13 déc. 1989 (n°87-14.990)).

⁵⁰² Cass. 2e civ. 15 déc. 1986, réf. préc. ; Cass. 2e civ. 16 oct. 1990, réf. préc.

312. Les juges pourraient aussi relever que la source du dommage n'est ni le comportement, ni la structure du véhicule. C'est alors le propriétaire du véhicule qui sera désigné comme débiteur final.

§ 2. L'IMPOSSIBLE IMPUTATION DU DOMMAGE A LA STRUCTURE OU AU COMPORTEMENT DU VEHICULE, LE REPLI DES JUGES VERS LE PROPRIETAIRE

313. Le dommage ne sera imputable ni à la structure, ni au comportement du véhicule équipé, lorsqu'il apparaîtra que la manœuvre de conduite dommageable a été réalisée par l'aide, mais que celle-ci n'a pas pour autant dysfonctionné. Par exemple, un piéton peut surgir alors que l'aide réalisait de manière autonome, la mise en stationnement du véhicule sur une place de parking. Dans ce cas, c'est simplement au titre de la détention de la propriété du véhicule équipé que le propriétaire serait désigné comme débiteur final. Mais cette solution n'en demeure pas moins la plus équitable.

314. Le dommage sera aussi considéré comme imputable ni au comportement, ni à la structure du véhicule, lorsqu'il apparaîtra que le dysfonctionnement de l'aide est imputable au propriétaire du véhicule. Par exemple, il n'a pas entretenu ou installé l'aide convenablement. Ce comportement du propriétaire légitime en effet que le gardien de la structure parvienne à renverser la présomption d'imputabilité du dommage à la structure du véhicule, et que par conséquent le propriétaire du véhicule soit désigné comme débiteur final.

Conclusion du chapitre

315. L'implication dans un accident de la circulation d'un véhicule équipé d'une aide substitutive non "surpassable " se prête particulièrement bien à la transposition de la distinction de la garde de la structure et du comportement. En effet, la source du dommage, c'est-à-dire le comportement ou la structure du véhicule, constituera, comme sur le terrain de la responsabilité du fait des choses, le critère de répartition de la charge finale de l'indemnisation de la victime, même si, pour des raisons d'équité, il nécessite une adaptation. Par principe, la source du dommage ne peut être la structure que lorsque l'aide a dysfonctionné, mais le caractère non "surpassable" de l'aide légitime qu'une présomption d'imputabilité de la source du dommage à la structure soit tirée du dysfonctionnement de l'aide. Le gardien de la structure peut renverser cette présomption qu'en démontrant l'imputabilité du dysfonctionnement de l'aide au gardien du comportement. En l'absence de dysfonctionnement de l'aide, le gardien du comportement est responsable dès lors que la source du dommage se trouve être le comportement du véhicule. L'imputabilité du dommage au comportement et à la structure entraîne un partage de responsabilité par parts viriles entre le gardien du comportement et le gardien de la structure. Le propriétaire du véhicule, quant à lui, n'est responsable que lorsqu'il apparaît que le dommage n'est imputable ni au comportement, ni à la structure du véhicule ou pour pallier l'absence de mise en cause du gardien du comportement ou de la structure. La source du dommage comme critère de répartition garantit alors une répartition équitable des responsabilités et la sécurité juridique de ces acteurs.

*

316. Lorsque l'aide substitutive est "surpassable", l'application de la garde du comportement et de la structure sur le fondement de la loi du 5 juillet 1985 est toujours pertinente. Cependant, le caractère "surpassable" de l'aide nécessite le choix d'un autre critère de répartition de la charge finale de l'indemnisation de la victime entre les gardiens.

Chapitre VIII. Les aides à la conduite "surpassables"

317. Nous avons indiqué que, par principe, l'équité commande que le gardien de la structure d'un véhicule équipé d'une aide substitutive non "surpassable" ne puisse être désigné comme débiteur final qu'en cas de dysfonctionnement de l'aide. Ce principe vaut aussi lorsque l'aide est "surpassable". En l'absence de dysfonctionnement de l'aide, le problème de l'imputation de la charge finale de la réparation ne se poserait que dans l'hypothèse où la personne au volant du véhicule équipé n'en serait pas propriétaire. Dans ce cas, l'équité commanderait que ce soit le détenteur de pouvoirs de fait, c'est-à-dire le gardien du comportement, qui soit désigné comme débiteur final.

318. Le caractère "surpassable" de l'aide s'oppose à une présomption d'imputabilité du dommage à la structure du véhicule tirée du dysfonctionnement de l'aide puisque le gardien du comportement peut agir sur l'aide, c'est-à-dire sur la structure. Le critère de la source du dommage suppose alors qu'il soit établi que l'acte de conduite dommageable a été réalisé par la personne au volant pour démontrer l'imputabilité du dommage au comportement du véhicule et par l'aide défaillante pour démontrer l'imputabilité du dommage à la structure du véhicule. Or cela serait particulièrement compliqué. De même, cela inciterait la personne au volant à ne pas dépasser l'aide défaillante, quand bien même le dépassement de l'aide aurait permis d'éviter l'accident. *A contrario*, cela pourrait la rendre responsable parce qu'elle aurait dépassé l'aide pour tenter d'éviter l'accident, mais ne serait pas pour autant parvenu à récupérer la situation accidentogène. Lorsque l'aide substitutive est "surpassable", l'application du critère de la source du dommage n'est donc pas satisfaisante pour répartir les responsabilités. Un autre critère doit être trouvé.

319. L'esprit de la théorie de la dissociation des deux gardes consiste à désigner comme responsable le gardien qui disposait d'un pouvoir de surveillance sur la chose dommageable. Lorsque la responsabilité du gardien de la structure est retenue, c'est parce que le vice de cette dernière montre qu'au moment où il avait la maîtrise de la chose, il n'a pas fait ce qu'il fallait pour déceler ce défaut et pour y remédier afin d'éviter que la chose ne cause un dommage. La désignation du gardien de la structure comme responsable révèle aussi que le gardien du comportement ne pouvait pas intervenir sur la structure pour éviter la survenance du dommage. Mais la faculté pour le gardien du comportement de pouvoir

agir sur la structure n'aboutit pas nécessairement à la mise en œuvre de sa responsabilité. Il faut que le gardien du comportement ait été véritablement en mesure de faire face au danger pour que sa responsabilité puisse être engagée.⁵⁰³ Le critère de "l'évitabilité" de l'accident par la personne au volant du véhicule équipé nous paraît alors pertinent.

320. Ce critère présente l'avantage de permettre une prise en considération *in concreto* du contexte accidentel du point de vue de la personne au volant (**SECTION I**).

321. Dans l'hypothèse où les juges relèveraient le caractère évitable de l'accident en cas de surpassement de l'aide défaillante par la personne au volant, les solutions en matière d'imputation de la charge finale de l'indemnisation de la victime seront multiples (**SECTION II**). *A contrario* lorsqu'ils retiendraient son inévitabilité, c'est principalement le gardien de la structure qui sera responsable (**SECTION III**).

⁵⁰³ GRYNBAUM L., *op. cit.*, 2004, n° 210.

SECTION I. L'APPRECIATION IN CONCRETO DE L'EVITABILITE DE L'ACCIDENT PAR LA PERSONNE AU VOLANT

322. L'appréciation *in concreto* de "l'évitabilité" de l'accident par la personne au volant implique que les juges examinent le processus accidentel (§ 1). Mais la particularité du contexte, c'est-à-dire le fonctionnement d'une aide à la conduite substitutive "surpassable", justifie que les juges étendent leur examen des faits au processus *ante* accidentel (§ 2).

§ 1. L'EXAMEN DU PROCESSUS ACCIDENTEL

323. L'appréciation de "l'évitabilité" de l'accident par la personne au volant au prisme du processus accidentel implique la prise en compte de plusieurs éléments. Il convient que les juges examinent si la personne au volant disposait du temps nécessaire pour surpasser le système avant le choc. L'attention des juges doit également être portée sur la faisabilité, d'un point de vue technique, du dépassement de l'aide par la personne au volant, c'est-à-dire qu'ils doivent examiner si la réalisation de la manœuvre de dépassement de l'aide était possible malgré son dysfonctionnement. Une appréciation de la pertinence, d'un point de vue ergonomique, du procédé permettant de surpasser l'aide apparaît également indispensable. De même, après le dépassement de l'aide, une comparaison entre le temps dont disposait la personne au volant pour récupérer la situation accidentogène et celui estimé comme suffisant pour la récupérer serait opportune tout comme l'analyse de la configuration routière pour déterminer si elle était favorable au redressement de la situation accidentogène. Enfin, un examen du comportement de la personne au volant destiné à relever un éventuel détournement de l'usage serait opportune. Par exemple, la personne au volant d'un véhicule équipé d'un régulateur de vitesse et s'adonnant à une course de vitesse avec d'autres conducteurs sur une autoroute fréquentée par d'autres usagers peut profiter de la présence du régulateur pour maintenir une vitesse bien au-delà des limitations autorisées. Dans ce cas, même si le dysfonctionnement du véhicule explique l'accident, la vitesse du véhicule peut expliquer la gravité des dommages subis par la victime. La personne au volant peut aussi avoir activé plusieurs systèmes

embarqués, tels un régulateur de vitesse, un système de détection de collision et un système de redressement de trajectoire pour s'autoriser un court assoupissement ou procéder à la lecture d'un mail ou d'un sms. Or ce détournement de l'usage des systèmes se trouverait à l'origine du dommage dans la mesure où la personne au volant n'a pas exercé la surveillance du véhicule et des systèmes, ce qui l'a empêché de récupérer la situation accidentogène. En cas de détournement de l'usage de l'aide par la personne au volant, nous posons comme principe la désignation du gardien du comportement comme débiteur final. Les juges n'auraient pas à examiner "l'évitabilité" de l'accident, et ce, même s'il apparaissait que l'aide a dysfonctionné.

324. Si l'appréciation de "l'évitabilité" de l'accident par la personne au volant permet la prise en compte de nombreux facteurs, elle n'est pas pleinement satisfaisante. Une prise en considération d'éléments se rapportant au processus *ante* accidentel nous paraît en effet indispensable du point de vue de l'équité.

§ 2. L'EXAMEN DU PROCESSUS ANTE ACCIDENTEL

325. Nous prônons la prise en compte de la présentation de l'aide (A) et de l'expérience de la personne au volant en matière de conduite d'un véhicule équipé d'une aide substitutive "surpassable" (B) au titre de l'examen du processus *ante* accidentel.

A. LA PRESENTATION DE L'AIDE A LA CONDUITE

326. Si nous envisageons une prise en compte de la présentation de l'aide par les juges, c'est parce qu'aucune formation à la conduite de véhicules équipés de tels dispositifs n'est actuellement dispensée. Le critère de la présentation de l'aide peut être favorable à tous les gardiens (du véhicule, du comportement et de la structure). Sera favorable au gardien de la structure la notice qui décrit convenablement la finalité de l'aide, ses limites, la technique de dépassement ainsi que les précautions requises pour son usage et qui contient des préconisations claires, précises et pertinentes destinées à éviter la survenance de l'accident en cas de défaillance de l'aide. Par exemple, on trouve dans un manuel

d'utilisation d'un véhicule équipé d'un régulateur de vitesse la mention suivante : « Attention, il est toutefois conseillé de garder les pieds à proximité des pédales pour être prêt à intervenir en cas d'urgence ». La présence de ce conseil dans la notice apparaît pertinente. À l'inverse, la présentation de l'aide avantagera le gardien du comportement, dès lors que son contenu n'octroyait pas à la personne au volant, en théorie du moins, les moyens de surpasser l'aide ou de récupérer la situation accidentogène créée par la défaillance de l'aide.

B. L'EXPERIENCE EN MATIERE DE CONDUITE D'UN VEHICULE EQUIPE D'UNE AIDE SUBSTITUTIVE " SURPASSABLE "

327. L'hypothèse d'une transgression des règles de circulation routière mise à part, la personne au volant d'un véhicule est titulaire du permis de conduire. Il est donc légitime que les juges exigent d'elle la maîtrise des organes de contrôle et de direction d'un véhicule. Or le fonctionnement d'une aide substitutive embarquée dans un véhicule peut modifier considérablement la perception que la personne au volant peut avoir de la conduite d'un véhicule et altérer sa capacité à réaliser des tâches de conduite simples. De même, la réactivité de l'intervention de la personne au volant pour faire face à la survenance d'une situation accidentogène créée par une aide substitutive peut être altérée par des émotions telles que la surprise, la panique ou la peur. Aucune formation à la conduite d'un véhicule équipé d'une aide n'étant à l'heure actuelle dispensée, il est fort probable qu'une personne novice en matière de conduite d'un véhicule équipé d'une substitutive ressent l'une de ces émotions en cas de dysfonctionnement de l'aide et par conséquent ne réalise pas, du moins pas immédiatement, la manœuvre de sauvetage adéquate. Une clémence des juges à l'égard de la personne au volant lorsqu'elle est novice en matière de conduite d'un véhicule équipé d'une aide substitutive serait donc légitime.

328. *A contrario*, l'expérience de la personne au volant en matière de conduite d'un véhicule équipé d'une aide substitutive peut légitimer une rigueur des juges lors de l'appréciation de "l'évitabilité" de l'accident. En effet, on trouve un arrêt dans lequel en application de la loi du 5 juillet 1985 le conducteur et non le gardien de la structure

(entendu en l'espèce comme le propriétaire du véhicule) fut désigné comme responsable parce que le vice du système de freinage était décelable par le conducteur.⁵⁰⁴ Plus précisément, la Cour de cassation approuva la cour d'appel d'avoir retenu la responsabilité du conducteur au motif que même s'il fut relevé que « *l'accident avait pour origine un défaut de freinage provenant du jeu trop important entre les garnitures et le tambour gauche, car le levier de réglage et son ressort n'étaient plus en place [...] selon l'expert, un conducteur expérimenté aurait pu s'apercevoir d'une évolution anormale du système de freinage et des réactions de son véhicule avant l'accident* ». Les motifs qui ont justifié la désignation de la personne au volant comme responsable correspondent à ceux qui permettent de retenir la responsabilité du gardien du comportement. Certes, la Cour de cassation n'appliqua pas explicitement la théorie de la dissociation de la garde puisque la personne au volant fut désignée comme responsable en sa qualité de conducteur et non en sa qualité de gardien du comportement, mais la solution est fidèle à l'esprit de cette théorie.

329. Les critères pertinents pour apprécier "l'évitabilité" de l'accident venant d'être exposés, nous allons examiner de manière plus détaillée les solutions auxquelles leur adoption pourrait aboutir en matière de répartition de la charge finale de l'indemnisation de la victime entre les gardiens. Plus précisément, dans un premier temps, seront présentées les solutions que les juges pourraient rendre si ces critères mettaient en évidence "l'évitabilité" de l'accident en cas de dépassement de l'aide défaillante par la personne au volant.

⁵⁰⁴ Cass. 1^{re} civ., 30 sept 2009 (n° 08-12.625), *Resp. civ. et assur.* 2009, comm. n° 352 par H. Groutel.

**SECTION II. UN ACCIDENT EVITABLE EN CAS DE SURPASSEMENT DE L'AIDE
DEFAILLANTE PAR LA PERSONNE AU VOLANT**

330. Les juges peuvent relever que l'accident était évitable en cas de dépassement de l'aide défaillante par la personne au volant dans deux cas : le dépassement de l'aide était possible malgré son dysfonctionnement, mais la personne au volant n'y a pas procédé (§ 1) ou la personne au volant a tenté de dépasser l'aide, mais le dépassement s'est avéré impossible en raison du dysfonctionnement de l'aide (§ 2).

§ 1. UN SURPASSEMENT POSSIBLE MALGRE LE DYSFONCTIONNEMENT DE L'AIDE

331. Dans l'hypothèse où les juges constateraient que le dépassement de l'aide était possible malgré le dysfonctionnement de l'aide, mais que la personne au volant n'aurait pas réalisé cette manœuvre, le gardien du comportement, par principe, serait désigné comme débiteur final (A). Mais certaines circonstances commanderont tout de même que la charge finale de la réparation soit imputée, à titre exceptionnel, au gardien de la structure ou au gardien du comportement (B).

A. LA RESPONSABILITE DU GARDIEN DU COMPORTEMENT PAR PRINCIPE

332. Si les juges constatent que la personne au volant n'a pas maîtrisé le danger lié à la défaillance de l'aide en dépassant le système alors que, techniquement, le dysfonctionnement de l'aide ne l'empêchait pas d'accomplir cette action, pour que la personne au volant soit désignée comme débiteur final, plusieurs conditions devront être réunies. Les juges devront relever qu'elle disposait de suffisamment de temps pour dépasser l'aide. De même, il sera nécessaire qu'ils constatent qu'elle était expérimentée en matière de conduite d'un véhicule équipé d'une aide substitutive "surpassable". La personne au volant ne pourrait alors pas justifier son attitude par des motifs tels que la surprise ou la panique. Par contre, le fait que la personne au volant soit novice en matière de conduite d'un véhicule équipé d'une aide substitutive pourrait s'opposer à sa

désignation comme débiteur final. Tel serait notamment le cas, si la procédure de surassement de l'aide n'était pas clairement décrite dans la notice.

En toutes hypothèses, pour que la personne au volant, en sa qualité de gardien du comportement, soit désignée comme le débiteur final de l'indemnisation de la victime, il sera impératif qu'elle ait été mise en cause sur le fondement de la loi du 5 juillet 1985. Dans le cas contraire, comme lorsque l'un des critères d'imputation de la charge finale à cette dernière ferait défaut, les juges devront se tourner vers le propriétaire du véhicule ou le gardien de la structure. Mais une action récursoire de ces derniers contre la personne au volant est possible.

B. LA RESPONSABILITE DU GARDIEN DE LA STRUCTURE OU DU PROPRIETAIRE DU VEHICULE PAR EXCEPTION

333. Contrairement au propriétaire du véhicule (2), ce n'est qu'à titre très exceptionnel que le gardien de la structure (1) pourra être désigné comme débiteur final si les juges relevaient que le surassement de l'aide par la personne au volant était techniquement possible malgré le dysfonctionnement de l'aide et que, de surcroît, il aurait permis d'éviter la survenance de l'accident.

1. La responsabilité du gardien de la structure

334. Les juges devront se replier vers le gardien de la structure en cas de mauvaise présentation de la manœuvre de surassement de l'aide lorsqu'au demeurant il apparaîtrait que la personne au volant était novice en matière de conduite d'un véhicule équipé d'une aide substitutive " surpassable ".

335. Il sera nécessaire que sa responsabilité ait été mise en cause pour qu'il puisse être désigné comme débiteur final. Dans le contraire, comme dans l'hypothèse où l'un des facteurs pertinents du point de vue de l'imputation de la charge finale au gardien du comportement ne serait pas réuni, les juges devront se tourner vers le propriétaire du véhicule équipé.

2. La responsabilité du propriétaire du véhicule

336. Les juges se replieront vers le propriétaire du véhicule pour lui affecter la charge finale de l'indemnisation de la victime dans trois hypothèses.

La première hypothèse vise la mauvaise présentation de la manœuvre de dépassement de l'aide lorsqu'il apparaîtrait, d'une part que la personne au volant était novice en matière de conduite d'un véhicule équipé d'une aide substitutive " surpassable " et, d'autre part, que le gardien de la structure n'aurait pas été mis en cause.

La deuxième hypothèse correspond à la seule mise en cause de la responsabilité du propriétaire du véhicule et du gardien de la structure sur le fondement de la loi du 5 juillet 1985, alors que les critères de désignation du gardien du comportement comme responsable se trouvent réunis.

La troisième hypothèse relève, quant à elle, du constat par les juges de l'absence de fourniture de la notice d'utilisation du véhicule et de l'aide à la personne au volant par le propriétaire du véhicule. Cette circonstance expliquerait qu'elle ne soit pas parvenue à dépasser l'aide et justifierait que les juges retiennent la responsabilité finale du propriétaire du véhicule. En effet, en prêtant son véhicule à un utilisateur inexpérimenté sans lui avoir joint la notice d'utilisation du véhicule, le propriétaire du véhicule n'aurait pas transféré les moyens de prévenir l'accident et resterait donc titulaire de la qualité de gardien.

337. Ces solutions pourraient être critiquées en raison de la sévérité dont elles font preuve à l'égard du propriétaire du véhicule. Néanmoins, l'extension de la qualité de gardien de la structure au constructeur automobile de véhicules équipés d'une aide substitutive témoignerait aussi de la rigueur des juges à l'égard de cet acteur même si en raison du dynamisme propre qu'une aide à la conduite substitutive confère à un véhicule, elle apparaît légitime. L'équité commanderait donc qu'il soit fait preuve d'une inflexibilité similaire à l'égard des propriétaires de tels véhicules. Celle-ci serait toutefois mesurée puisqu'un recours du propriétaire contre le gardien du comportement ou de la structure demeure possible, lorsque l'un de ces derniers aurait dû être désigné comme responsable s'il avait été mis en cause.

338. Dans les cas de figure que nous venons d'envisager, la défaillance de l'aide ne prive pas la personne au volant du véhicule de la possibilité de surpasser l'aide défaillante. Nous allons désormais nous intéresser à cette hypothèse.

§ 2. UN SURPASSEMENT IMPOSSIBLE EN RAISON DU DYSFONCTIONNEMENT DE L'AIDE

339. Dans l'hypothèse où les juges relèveraient que l'accident aurait pu être évité si le dysfonctionnement de l'aide n'avait pas empêché la personne au volant de la surpasser, par principe, c'est le gardien de la structure qui doit être désigné comme débiteur final (A). À titre exceptionnel, le gardien du comportement ou le propriétaire pourrait tout de même se voir imputer la charge finale de la réparation (B).

A. LA RESPONSABILITE DU GARDIEN DE LA STRUCTURE PAR PRINCIPE

340. La personne au volant a tenté de surpasser l'aide, mais en raison du dysfonctionnement de l'aide, la réalisation de la manœuvre s'est révélée impossible. Par exemple, malgré un fort pressage, réalisé à plusieurs reprises, de la pédale d'accélération, laquelle constitue pourtant la technique de dépassement du régulateur de vitesse, le dépassement de l'aide s'est révélé impossible en raison de son dysfonctionnement. Le dépassement de l'aide apparaissant objectivement impossible, les juges pourraient retenir l'inévitabilité de l'accident. Dans la mesure où aucune formation à la conduite de tels véhicules n'est dispensée, quand bien même la personne au volant serait expérimentée et la présentation de l'aide parfaite, la défaillance de l'aide qui empêche la personne au volant de la surpasser peut être analysée comme un facteur indiscutable d'imputation de la responsabilité finale au gardien de la structure.

341. Néanmoins, les juges pourraient être amenés à désigner un autre gardien que le gardien de la structure comme débiteur final, et ce, même s'ils relevaient qu'aucune autre manœuvre de sauvetage que le dépassement de l'aide, lequel s'est avéré objectivement impossible, n'était réalisable.

B. LA RESPONSABILITE DU GARDIEN DU COMPORTEMENT OU DU PROPRIETAIRE DU VEHICULE PAR EXCEPTION

342. Lorsque le gardien de la structure du véhicule n'est pas mis en cause, un autre gardien devra être désigné comme débiteur final. Mais celui-ci pourra exercer une action récursoire contre le gardien de la structure.

343. Un autre gardien que le gardien de la structure devra également être désigné comme débiteur final lorsqu'il s'avérerait que la personne au volant a procédé à des manipulations sur l'aide ou n'a pas respecté les conditions d'utilisation de l'aide, et que ces circonstances expliquent la défaillance de l'aide et son impossible surpassement. C'est alors la personne au volant, à condition qu'elle ait été mise en cause, qui supportera la charge finale de l'indemnisation de la victime en sa qualité de gardien du comportement. Mais celle-ci ne pourra pas exercer d'action récursoire contre un autre gardien. Dans le cas contraire, il s'agira du propriétaire du véhicule.

344. Si l'accident peut apparaître inévitable en raison de l'impossibilité technique de dépasser l'aide, les juges pourraient aboutir à la même conclusion bien que la personne au volant ait surpassé le dispositif défaillant.

SECTION III. UN ACCIDENT INEVITABLE MALGRE LE SURPASSEMENT DE L'AIDE DEFAILLANTE

345. Le caractère "surpassable" de l'aide défaillante n'implique pas nécessairement que la personne au volant parvienne à récupérer la situation accidentogène. En effet, l'accident peut être inévitable malgré le dépassement de l'aide réalisé par la personne au volant. En outre, quand bien même la personne au volant n'aurait pas dépassé l'aide, les juges pourraient retenir qu'elle ne serait pas parvenue à éviter l'accident, car celui-ci n'était pas évitable.

Dans ces deux cas de figure, nous considérons alors que c'est le gardien de la structure qui devra être désigné comme débiteur final (§ 1) et que ce n'est que dans certains cas exceptionnels que la responsabilité d'un autre gardien doit être retenue (§ 2).

§ 1. LA RESPONSABILITE DU GARDIEN DE LA STRUCTURE PAR PRINCIPE

346. La personne au volant peut dépasser l'aide qui dysfonctionnerait sans pour autant réussir à récupérer la situation accidentogène créée par le dysfonctionnement du dispositif. Par exemple, alors que la personne au volant aurait fixé le régulateur sur une vitesse de 50 km/h, celui-ci aurait brutalement accéléré ou réduit la vitesse en situation de conduite. Quand bien même la personne au volant parviendrait à dépasser le système, elle ne disposerait pas nécessairement du temps nécessaire pour éviter le choc avec le véhicule précédent le sien. Il apparaît alors normal que ce soit le gardien de la structure qui soit désigné comme débiteur final.

On peut aussi imaginer que la personne au volant ait été paralysée un très court instant en raison de la panique provoquée par le dysfonctionnement de l'aide et qu'en raison de l'écoulement de ce laps de temps précédent le dépassement de l'aide, l'accident soit devenu inévitable après le dépassement de l'aide. Dans ce cas de figure, il sera nécessaire que les juges relèvent que la personne au volant n'était pas expérimentée et que la présentation de l'aide n'indiquait pas que dans certaines circonstances un dysfonctionnement de l'aide était possible pour que les juges retiennent la responsabilité

finale du gardien de la structure. Sinon l'accident apparaissant évitable, c'est la personne au volant qui sera désignée comme responsable.

347. Dans les hypothèses que nous venons d'examiner, l'accident était inévitable bien que la personne au volant ait surpassé l'aide. La personne au volant peut ne pas avoir procédé à ce dépassement. Pour autant, les juges peuvent retenir l'inévitabilité de l'accident dès la défaillance de l'aide. Il ne pourrait donc pas être reproché à la personne au volant de ne pas être parvenue à "surpasser" le système défaillant. D'ailleurs, dans certains cas la question de "l'évitabilité" de l'accident par le biais du dépassement de l'aide défaillante ne se poserait même pas puisque le dysfonctionnement de l'aide peut être concomitant à la survenance de l'accident. Par exemple, dans l'hypothèse où un système de redressement de trajectoire ou de freinage d'urgence interviendrait de manière inopinée, il est fort probable que cette intervention cause immédiatement un accident. Dans ce cas de figure, l'inévitabilité de l'accident en raison du dysfonctionnement de l'aide commandera que le gardien de la structure du véhicule soit désigné comme débiteur final. Ce principe peut connaître une exception.

§ 2. LA RESPONSABILITE DU PROPRIETAIRE DU VEHICULE PAR EXCEPTION

348. Le seul obstacle qui peut s'opposer à la désignation du gardien de la structure comme responsable final est le fait que ce dernier n'ait pas été mis en cause. Pour des raisons que nous avons déjà développées, les juges devront se tourner vers le propriétaire du véhicule, une action récursoire de ce dernier contre le gardien de la structure étant toutefois possible.

Conclusion du chapitre

349. Le caractère "surpassable" d'une aide substitutive implique l'adoption d'un nouveau critère de répartition de la charge finale de l'indemnisation de la victime puisque si l'équité légitime que la responsabilité finale du gardien de la structure ne puisse être retenue qu'en cas de dysfonctionnement de l'aide, en revanche le caractère "surpassable" de l'aide s'oppose à la présomption de l'imputabilité du dommage à la structure tirée du dysfonctionnement de l'aide. Le critère de "l'évitabilité" de l'accident apparaît alors opportun. Dans l'hypothèse où l'aide n'aurait pas dysfonctionné, ce critère n'étant pas applicable, c'est, par principe, le gardien du comportement qui doit être désigné comme débiteur final.

350. Pour apprécier "l'évitabilité" de l'accident, l'attention des juges devra se porter tant sur le processus accidentel, que sur des éléments qui se seraient déroulés bien avant la survenance de l'accident. Plus précisément, nous proposons qu'ils prennent en considération des critères tels que la faisabilité du surassement de l'aide, la présentation de l'aide ou l'expérience de la personne au volant en matière de conduite d'un véhicule équipé d'une aide substitutive "surpassable". Ces critères permettront aux juges d'apprécier "l'évitabilité" de l'accident de manière équitable. D'un côté, la faisabilité du surassement de l'aide présente l'avantage de tenir compte de l'absence de formation ou du manque d'expérience de la personne au volant dans la conduite de véhicules équipés d'aides à la conduite. D'un autre côté, la prise en compte de la présentation de l'aide peut comme sur le fondement de la responsabilité du fait des produits défectueux préserver le fabricant du véhicule contre la reconnaissance de sa responsabilité ou au moins s'opposer à ce que la charge finale de l'indemnisation de la victime lui soit imputée.

351. Dans l'hypothèse où l'accident était évitable malgré le dysfonctionnement de l'aide, c'est principalement le gardien du comportement qui doit être désigné comme débiteur final. En effet, la charge finale de la réparation ne devrait être imputée au

propriétaire du véhicule que par défaut et au gardien de la structure qu'à titre très exceptionnel.

352. Le critère de "l'évitabilité" de l'accident par la personne au volant permet donc une répartition de la charge finale de l'indemnisation de la victime en tenant compte du caractère "surpassable" de l'aide substitutive. Il aboutit à une répartition de la charge finale entre les deux gardiens respectueuse de l'esprit de la dissociation de la garde de la structure et du comportement et garantit la sécurité juridique dans la mesure où ils se réfèrent à des critères préétablis.

Conclusion de la partie II

353. L'application du droit de la responsabilité civile, en l'état du droit positif, aboutit à une répartition inéquitable de la charge de l'indemnisation de la victime entre le conducteur ou le gardien et le fabricant au stade de la contribution à la dette. En dépit du partage des pouvoirs, de direction et/ou de contrôle, sur le véhicule entre la personne au volant et l'aide, la charge finale de l'indemnisation de la victime sera bien souvent affectée au conducteur ou au gardien au volant du véhicule équipé. Nous avons alors proposé l'application de la distinction de la garde de la structure et du comportement sur le fondement de la loi du 5 juillet 1985 afin d'étendre le champ des responsables au fabricant du véhicule.

354. À l'appui de cette idée, nous avons démontré que le contexte juridique s'y prêtait. On note un renouveau de la théorie de la dissociation des deux gardes sur le terrain du droit commun et une plus grande clémence des juges à l'égard du conducteur placé dans une situation de conduite difficile. De même, la loi du 5 juillet 1985 disposant des jalons nécessaires à la mise en œuvre de la théorie de la dissociation de la garde, elle permet l'extension du champ des responsables au fabricant. L'extension du concept de gardien au gardien de la structure entendu comme le fabricant du véhicule apparaît même comme l'étape finale de la transposition de la définition du concept de gardien élaborée dans le cadre de la responsabilité du fait des choses. Les juges pourraient alors focaliser leur attention sur le concept de gardien, ce qui éviterait la dénaturation du concept de conducteur. Plus précisément, lorsque le véhicule impliqué dans un accident est équipé d'une aide trois gardiens sont susceptibles de se voir imputer la charge finale de l'indemnisation de la victime : le gardien du comportement, le gardien de la structure et le propriétaire du véhicule.

355. Il est vrai que du point de vue des conditions de mise en œuvre de sa responsabilité, cette solution sera défavorable au constructeur automobile. L'implication du véhicule équipé de l'aide dans un accident de la circulation suffira à faire naître son

obligation d'indemnisation. Seule une faute inexcusable à condition qu'elle ait été la cause exclusive de l'accident ou une faute intentionnelle de la victime lui permettra de diminuer le montant de l'indemnisation à verser à la victime. Mais au stade de la contribution à la dette, c'est en mettant en œuvre la dissociation de la garde de la structure et du comportement que les juges procéderaient à l'imputation de la charge finale de l'indemnisation de la victime entre les gardiens. Or la dissociation des deux gardes permettrait une imputation équitable de la charge finale de l'indemnisation de la victime entre les gardiens. Les critères d'imputation de la charge finale offriraient aux juges la possibilité de tenir compte non seulement de la détention de pouvoirs sur le véhicule par une aide, mais aussi du processus accidentel. Ces critères sont la source du dommage pour les aides non "surpassables" et "l'évitabilité" de l'accident par la personne au volant pour les aides "surpassables". Mais, en toutes hypothèses, pour des raisons d'équité, pour que le gardien de la structure puisse être désigné comme débiteur final, par principe, l'aide substitutive doit avoir dysfonctionné.

356. La distinction des deux gardes n'aboutira donc pas nécessairement à la mise à la charge des constructeurs automobiles du risque financier inhérent à la présence des nouveaux équipements que constituent les aides à la conduite substitutives. En cas de dysfonctionnement de l'aide non "surpassable", si la structure est présumée être la source du dommage, cette présomption peut être renversée par le gardien de la structure lorsque le dysfonctionnement de l'aide est imputable à la personne au volant. Lorsque l'aide est "surpassable", en revanche le gardien de la structure n'est pas présumé être le débiteur final. Pour que le gardien du comportement soit désigné comme débiteur final, il est nécessaire que le dysfonctionnement de l'aide lui soit imputable lorsque l'aide n'est pas "surpassable" et que "l'évitabilité" de l'accident par celui-ci soit démontrée lorsque l'aide défaillante est "surpassable". La personne au volant ne sera alors pas nécessairement désignée comme débiteur final lorsqu'il apparaîtrait qu'elle aurait perdu le contrôle du véhicule à la suite du dysfonctionnement d'une aide. Certes, dans certains cas, la charge finale peut être imputée au gardien, simplement en raison de sa qualité de propriétaire du véhicule équipé. Mais cela ne se produit que lorsque le gardien du comportement ou le gardien de la structure qui aurait dû être désigné comme débiteur final ne serait pas mis en

cause ou lorsque la source du dommage ne serait ni le comportement, ni la structure du véhicule lorsque l'aide n'est pas "surpassable". Le propriétaire du véhicule ne supportera donc plus nécessairement le risque financier lié à la mise en circulation de véhicules équipés des nouveaux systèmes que constituent les aides à la conduite. Ainsi, ces critères impliqueraient de manière implicite la désignation comme débiteur final du gardien dont le rôle dans la survenance de l'accident apparaît comme le plus répréhensible.

357. Le gardien qui se verrait imputer la charge finale de l'indemnisation de la victime pourrait exercer un recours contre un tiers sur le terrain du droit commun afin de s'en départir partiellement ou totalement. Avec la dissociation de la garde de la structure et du comportement, le détour par l'article 1382 du Code civil pour justifier l'imputation d'une partie de la charge finale de l'indemnisation de la victime au responsable en application de la loi du 5 juillet 1985 n'apparaît plus nécessaire.⁵⁰⁵ Les conditions de mise en œuvre de la loi du 5 juillet 1985, comme la nature de la responsabilité du fait des choses, terrain d'application originaire de la théorie de la dissociation de la garde, penchent toutefois en faveur du rattachement du régime de responsabilité institué par la loi du 5 juillet 1985 à la catégorie des régimes de responsabilité de plein droit. Si le gardien du comportement ou de la structure exerçait un recours contre un producteur sur le terrain de la responsabilité du fait des produits défectueux, en cas de coresponsabilité, les juges procéderaient alors à un partage de responsabilité par parts viriles, ce qui constituerait un autre atout de la mobilisation de la dissociation de la garde.

358. L'extension du champ des responsables au fabricant du véhicule par le biais du concept de gardien de la structure combinée à l'application de la théorie de la dissociation

⁵⁰⁵ On doit tout de même envisager l'hypothèse du maintien de l'article 1382 du Code civil comme fondement du recours dirigé contre le gardien du comportement ou le gardien de la structure. Il serait difficile d'établir une faute de la part du gardien du comportement en application de l'article 1382 du Code civil. Les juges pourraient alors opter pour un examen de l'attitude du gardien du comportement sur le fondement de l'article 1383 du Code civil au prisme de la notice d'utilisation de l'aide. En revanche, pour le gardien de la structure, le fait d'avoir mis en circulation un véhicule dont la structure serait affectée d'un vice établirait vraisemblablement cette faute. Cette hypothèse aboutirait à une solution favorisant le gardien du comportement. Mais en cas de coresponsabilité de l'un de ces deux gardiens avec un producteur dont la responsabilité serait mise en jeu sur le terrain de la responsabilité du fait des produits défectueux, aucun d'eux ne sera avantagé. En tant que coresponsable fautif, il se verra imputer la totalité de la charge finale de la réparation.

de la garde apparaît comme une solution mesurée et opportune pour répartir équitablement les responsabilités en cas de partage des pouvoirs, de contrôle et/ou de direction, sur le véhicule entre l'homme et la machine.

CONCLUSION GENERALE

359. Notre travail s'attachait à déterminer si le droit de la responsabilité civile est suffisant, adapté ou adaptable, tant d'un point de vue juridique qu'en termes d'équité, pour tenir compte de l'évolution de l'environnement de conduite cristallisée dans le déploiement de véhicules équipés d'aides à la conduite substitutives, c'est-à-dire d'aides impliquant à un partage des pouvoirs, de contrôle et/ou de direction, sur le véhicule entre la personne au volant et l'aide. Au terme de nos recherches, nous soutenons que :

Premièrement : Du point de vue juridique, le droit de la responsabilité civile apparaît suffisant pour faire face au déploiement d'aides à la conduite impliquant un partage des pouvoirs sur le véhicule entre la personne au volant et l'aide.

Une seule des conditions de mise en œuvre de la loi du 5 juillet 1985 peut être affectée par la présence d'une aide substitutive embarquée dans un véhicule : l'existence d'un conducteur. Mais les juges pourront préserver l'applicabilité de cette loi. Celle-ci assigne aux victimes un second débiteur d'indemnité aux côtés du conducteur : le gardien. Ce concept reposant principalement sur la propriété, il est adapté pour octroyer à la victime un débiteur d'indemnité malgré la présence d'une aide substitutive. L'application de la loi du 5 juillet 1985 ne s'oppose pas à l'exercice d'un recours par le conducteur et le gardien contre un tiers sur le fondement d'un régime de responsabilité de droit commun. Le conducteur ou le propriétaire du véhicule équipé désigné comme responsable en application de cette loi pourra donc exercer un recours contre un tiers au titre de l'intervention causale de l'aide dans la survenance de l'accident. L'exercice de ce recours peut lui permettre de se départir, au moins partiellement, de la charge finale de la réparation.

Deuxièmement : Du point de vue de l'équité, l'application du droit de la responsabilité civile n'aboutira pas à une répartition équitable des responsabilités.

L'équité prônerait une extension du champ des responsables au fabricant en raison des pouvoirs détenus sur le véhicule par les aides substitutives et de leur éventuel rôle causal dans la survenance de l'accident. En application de la loi du 5 juillet 1985, la détention de pouvoirs de contrôle et/ou de direction sur le véhicule est génératrice de responsabilité à

titre principal. Mais en l'état du droit positif, les concepts de gardien et de conducteur ne permettent pas d'étendre le champ des responsables au fabricant. Une telle extension n'est donc envisageable qu'au stade de la contribution à la dette. Or à ce stade, le droit commun de la responsabilité retrouve toute son efficacité. Outre des difficultés inhérentes à la démonstration du rôle causal de l'aide, la personne au volant peut se voir opposer par un producteur un risque de développement. Dans ce cas, c'est elle qui supporterait le coût financier inhérent au dommage causé par le risque de développement du véhicule équipé de l'aide. De même, en raison de la marge de manœuvre laissée par ces aides à la personne au volant, une faute peut être retenue contre la personne au volant même en cas de dysfonctionnement de l'aide. Or l'application des règles relatives au partage de responsabilité entre les coresponsables combinée à la suprématie du régime de responsabilité de plein droit qu'est la responsabilité du fait des produits défectueux empêchera la personne au volant fautive de se départir même partiellement de la charge finale de l'indemnisation de la victime.

Troisièmement : *Nous proposons l'application par les juges de la théorie de la dissociation de la garde de la structure et du comportement sur le fondement de la loi du 5 juillet 1985.*

De manière générale, le contexte juridique apparaît favorable à cette proposition. On observe un renouveau de la théorie de la garde de la structure et du comportement sur le terrain de la responsabilité du fait des choses et depuis peu une certaine clémence des juges à l'égard du conducteur. On note également que la loi du 5 juillet 1985 est parée pour l'application de la théorie de la dissociation de la garde. Le concept de gardien est présent au sein de son article 2. Les juges ont su tirer profit de ce vestige du temps où la question de l'indemnisation des victimes d'un accident de la circulation était réglée sur le fondement de la responsabilité du fait des choses en étendant au gré des besoins le champ des responsables au-delà du conducteur. Le concept de gardien se trouve d'ailleurs déjà étendu au gardien de la structure. Même si pour le moment cette qualification n'a été utilisée qu'au sujet de l'employeur, la désignation du fabricant du véhicule comme gardien de la structure apparaît naturellement comme l'étape suivante. Le fabricant du véhicule pourrait alors endosser une responsabilité de première ligne sans qu'une intervention du

législateur soit nécessaire. De même, le véhicule équipé d'une aide à la conduite substitutive se révèle être une chose propice à l'application de la dissociation de la garde. C'est une chose dotée d'un dynamisme propre et dangereuse qui met en lumière l'existence de deux gardiens : un gardien du comportement (la personne au volant) et un gardien de la structure (le fabricant du véhicule). Les juges seraient alors amenés à raisonner exclusivement au prisme du concept de gardien. Au stade de l'obligation à la dette, l'implication du véhicule équipé de l'aide octroiera alors à la victime trois débiteurs d'indemnité : le gardien du comportement, le gardien de la structure et le propriétaire du véhicule.

Quatrièmement : La dissociation de la garde de la structure et du comportement présenterait comme principal avantage d'être garante d'une répartition plus équitable des responsabilités.

Lorsque l'aide substitutive n'est pas "surpassable", le critère traditionnel de répartition des responsabilités entre le gardien du comportement et le gardien de la structure est applicable sous réserve de quelques adaptations. Le dommage ne sera imputable à la structure du véhicule que si l'aide a dysfonctionné, mais le dysfonctionnement de l'aide entraînera la présomption de l'imputabilité du dommage à la structure du véhicule. La présomption pourra être renversée par le gardien de la structure s'il établit que le dysfonctionnement de l'aide est imputable au gardien du comportement. Les aides substitutives "surpassables" requièrent, quant à elles, l'adoption d'un nouveau critère. Nous proposons celui de l'"évitabilité" de l'accident. Mais ce critère n'est applicable qu'en cas de dysfonctionnement de l'aide, puisque seul ce facteur autorise, pour des raisons d'équité, la désignation du gardien de la structure comme débiteur final. En cas de dysfonctionnement de l'aide, le critère de l'"évitabilité" permet de répartir les responsabilités entre le gardien du comportement et le gardien de la structure en tenant compte de facteurs tels que l'absence de formation à la conduite d'un véhicule équipé d'une aide substitutive ou la présentation de l'aide. La répartition de la charge finale de l'indemnisation interviendra donc sur le fondement de critères objectifs que l'aide substitutive soit "surpassable" ou non. De plus, la présence d'un troisième gardien, le gardien du véhicule équipé, entendu comme son propriétaire, permettra aux juges de pallier les difficultés inhérentes à

l'absence de mise en cause du gardien du comportement ou de la structure qui aurait dû être désigné comme le débiteur final de l'indemnisation de la victime. L'exercice d'une action récursoire par le gardien désigné comme débiteur final demeure possible. Le fabricant du véhicule, en sa qualité de gardien de la structure, ne sera donc pas nécessairement tenu de supporter la charge finale de l'indemnisation de la victime. Toutefois, c'est lui, et plus le propriétaire du véhicule qui sera amené à supporter le coût financier du dommage causé par le risque de développement d'une aide à la conduite.

ANNEXES

Liste des annexes :

- Annexe 1 -Textes cités non reproduits-
- Annexe 2-Textes cités reproduits-
- Annexe 3 -Glossaire-
- Annexe 4-Tableau récapitulatif des textes cités-

ANNEXE 1 : TEXTES CITES NON REPRODUITS

DROIT INTERNE

- Loi n° 93-121 du 27 janvier 1993 portant diverses mesures d'ordre social. Journal Officiel de la République Française n° 25 du 30 janvier 1993.
- Loi n° 2003-706 du 1^{er} août 2003 de sécurité financière, Journal Officiel de la République Française du 2 août 2003, n° 177, p. 13220.
- Loi n°2004-1343 du 9 décembre 2004 dite de simplification du droit. Journal Officiel de la République Française du 10 décembre 2004, n° 287.

DROIT COMMUNAUTAIRE

- Convention n° 80/934/CEE de Rome du 19 juin 1980 sur la loi applicable aux obligations contractuelles. Journal officiel n° L 266 du 09 octobre 1980, p. 1-19.
- Résolution n° 98/C 411/01 du Conseil du 17 décembre 1998, relative au mode d'emploi des biens de consommation techniques, Journal officiel des Communautés européennes du 31 décembre 1998.
- Directive n° 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules. Journal officiel des Communautés européennes n° L 263 du 09 octobre 2007.
- Règlement n°593/2008 du 17 juin 2008 du Parlement Européen et du Conseil sur la loi applicable aux obligations contractuelles (Rome I), art. 3 (JOUE n°L 177/6 du 4 juillet 2008).

DROIT INTERNATIONAL

- Convention sur la circulation routière. Vienne, 1968.

ANNEXE 2 : TEXTES CITES REPRODUITS

Loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 relative à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation. Journal Officiel de la République Française du 6 juillet 1985 (reproduction des articles 1 à 6).

Chapitre Ier : Indemnisation des victimes d'accidents de la circulation.

Article 1

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent, même lorsqu'elles sont transportées en vertu d'un contrat, aux victimes d'un accident de la circulation dans lequel est impliqué un véhicule terrestre à moteur ainsi que ses remorques ou semi-remorques, à l'exception des chemins de fer et des tramways circulant sur des voies qui leur sont propres.

Section I : Dispositions relatives au droit à indemnisation.

Article 2

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 mentionné à l'article 1er.

Article 3

Les victimes, hormis les conducteurs de véhicules terrestres à moteur, sont indemnisées des dommages résultant des atteintes à leur personne qu'elles ont subis, sans que puisse leur être opposée leur propre faute à l'exception de leur faute inexcusable si elle a été la cause exclusive de l'accident.

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

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

Article 4

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.

Article 5

La faute, commise par la victime a pour effet de limiter ou d'exclure l'indemnisation des dommages aux biens qu'elle a subis. Toutefois, les fournitures et appareils délivrés sur prescription médicale donnent lieu à indemnisation selon les règles applicables à la réparation des atteintes à la personne.

Lorsque le conducteur d'un véhicule terrestre à moteur n'en est pas le propriétaire, la faute de ce conducteur peut être opposée au propriétaire pour l'indemnisation des dommages causés à son véhicule. Le propriétaire dispose d'un recours contre le conducteur.

Article 6

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.

Convention du Conseil de l'Europe du 27 janvier 1977 sur la responsabilité du fait des produits en cas de lésions corporelles ou de décès. Strasbourg, STCE n° 091. Disponible sur : < <http://conventions.coe.int> >.

Les Etats membres du Conseil de l'Europe, signataires de la présente Convention,

Considérant que le but du Conseil de l'Europe est de réaliser une union plus étroite entre ses membres;

Considérant l'évolution de la jurisprudence dans la majorité des Etats membres, qui s'oriente vers une responsabilité accrue des producteurs, dictée par un souci de protection des consommateurs face aux développements des techniques de production et des méthodes de commercialisation et de vente;

Désireux d'assurer une meilleure protection du public, tout en tenant compte des intérêts légitimes des producteurs;

Considérant qu'une priorité doit être accordée à la réparation des lésions corporelles et des décès;

Conscients de l'utilité d'édicter des règles spécifiques en matière de responsabilité des producteurs au niveau européen,

Sont convenus de ce qui suit:

Article 1

1 Chacun des Etats contractants conformera son droit interne aux dispositions de la présente Convention, au plus tard à la date de l'entrée en vigueur à son égard.

2 Chacun des Etats contractants communiquera au Secrétaire Général du Conseil de l'Europe, au plus tard à la date de l'entrée en vigueur de la Convention à son égard, tout texte adopté ou un exposé sur le contenu de son droit en vigueur qui sont utiles pour l'application de la Convention.

Article 2

Au sens de la présente Convention:

- a le terme «produit» désigne tout meuble, naturel ou industriel, qu'il soit brut ou manufacturé, même s'il est incorporé dans un autre meuble ou dans un immeuble;
- b le terme «producteur» désigne les fabricants de produits finis ou de parties composantes et les producteurs de produits naturels;
- c le produit présente un «défaut» lorsqu'il n'offre pas la sécurité à laquelle on peut légitimement s'attendre, compte tenu de toutes les circonstances, y compris la présentation du produit;
- d un produit a été «mis en circulation» lorsque le producteur l'a remis à une autre personne.

Article 3

- 1 Le producteur est tenu de réparer les dommages résultant d'un décès ou de lésions corporelles causés par un défaut de son produit.
- 2 Celui qui a importé un produit afin de le mettre en circulation dans le cadre d'une activité professionnelle et toute personne qui a présenté un produit comme son produit en faisant figurer sur lui son nom, sa marque de fabrique ou un autre signe distinctif seront censés être des producteurs au sens de la présente Convention et seront responsables comme tels.
- 3 Lorsque le produit ne précise l'identité d'aucune des personnes responsables en vertu des paragraphes 1 et 2 du présent article, chaque fournisseur sera censé être un producteur au sens de la présente Convention et responsable comme tel, à moins qu'il n'indique dans un délai raisonnable, à la requête du demandeur, l'identité du producteur ou de la personne qui lui a fourni le produit. Il en est de même, dans le cas d'un produit importé, si ce produit n'indique pas l'identité de l'importateur visé au paragraphe 2, même si le nom du producteur est indiqué.
- 4 En cas de dommages causés par un défaut du produit incorporé dans un autre produit, le producteur du produit incorporé et celui qui a réalisé cette incorporation seront responsables.
- 5 Lorsque plusieurs personnes sont responsables d'un même dommage en vertu de la présente Convention, chacune est tenue à la réparation totale du préjudice.

Article 4

- 1 Si la victime ou la personne pouvant prétendre à réparation a, par sa faute, contribué au dommage, l'indemnité peut être réduite ou supprimée, compte tenu de toutes les circonstances.
- 2 Il en est de même lorsqu'une personne, dont la victime ou la personne pouvant prétendre à réparation est responsable en vertu du droit national, a par sa faute contribué au dommage.

Article 5

- 1 Le producteur n'est pas responsable, au sens de la présente Convention, s'il prouve:
 - a que le produit n'avait pas été mis en circulation par lui; ou
 - b 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; ou
 - c que le produit n'a été ni fabriqué pour la vente, la location ou toute autre forme de distribution dans un but économique du producteur ni fabriqué ou distribué dans le cadre de son activité professionnelle.
- 2 La responsabilité du producteur n'est pas réduite lorsque le dommage est causé conjointement par un défaut du produit et par l'intervention d'un tiers.

Article 6

L'action en réparation du dommage se prescrit par un délai de trois ans à compter du jour où le demandeur a eu ou aurait dû normalement avoir connaissance du dommage, du défaut et de l'identité du producteur.

Article 7

Les actions en réparation en vertu de la présente Convention contre un producteur doivent être intentées, sous peine de déchéance, dans un délai de dix ans à compter de la date à laquelle le producteur a mis en circulation le produit même qui a causé le dommage.

Article 8

La responsabilité du producteur au sens de la présente Convention ne peut être écartée ou limitée par une clause limitative ou exonératoire de responsabilité.

Article 9

La présente Convention ne s'applique pas:

- a aux recours des producteurs, soit entre eux, soit à l'encontre de tiers;
- b aux dommages nucléaires.

Article 10

Les Etats contractants ne peuvent pas adopter des règles dérogeant à la présente Convention, même si elles sont plus favorables aux victimes.

Article 11

Les Etats pourront remplacer, à titre principal ou subsidiaire, en tout ou en partie, d'une façon générale ou pour certains risques seulement, la responsabilité du producteur par la responsabilité d'un fonds de garantie ou par une autre forme de garantie collective, à la condition que la victime reçoive une protection au moins équivalente à celle qu'elle aurait reçue en vertu du régime de responsabilité prévu par la présente Convention.

Article 12

La présente Convention ne porte pas atteinte aux droits dont la victime peut se prévaloir sur le fondement du droit commun de la responsabilité contractuelle et extracontractuelle, y compris les règles relatives aux obligations du vendeur qui vend des biens dans l'exercice de sa profession.

Article 13

1 La présente Convention est ouverte à la signature des Etats membres du Conseil de l'Europe. Elle sera ratifiée, acceptée ou approuvée. Les instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation seront déposés près le Secrétaire Général du Conseil de l'Europe.

2 La Convention entrera en vigueur le premier jour du mois qui suit l'expiration d'une période de six mois après la date du dépôt du troisième instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation.

3 Elle entrera en vigueur à l'égard de tout Etat signataire qui la ratifiera, l'acceptera ou l'approuvera ultérieurement, le premier jour du mois qui suit l'expiration d'une période de six mois après la date du dépôt de son instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation.

Article 14

1 Après l'entrée en vigueur de la présente Convention, le Comité des Ministres du Conseil de l'Europe pourra inviter tout Etat non membre du Conseil à adhérer à la présente Convention.

2 L'adhésion s'effectuera par le dépôt, près le Secrétaire Général du Conseil de l'Europe, d'un instrument d'adhésion qui prendra effet le premier jour du mois qui suit l'expiration d'une période de six mois après la date du dépôt.

Article 15

1 Tout Etat peut, au moment de la signature ou au moment du dépôt de son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, désigner le ou les territoires auxquels s'appliquera la présente Convention.

2 Tout Etat peut, au moment du dépôt de son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, ou à tout autre moment par la suite, étendre l'application de la présente Convention, par déclaration adressée au Secrétaire Général du Conseil de l'Europe, à tout autre territoire désigné dans la déclaration et dont il assure les relations internationales ou pour lequel il est habilité à stipuler.

3 Toute déclaration faite en vertu du paragraphe précédent pourra être retirée, en ce qui concerne tout territoire désigné dans cette déclaration, par notification adressée au Secrétaire Général du Conseil de l'Europe. Le retrait prendra effet le premier jour du mois qui suit l'expiration d'une période de six mois après la date de réception de la notification par le Secrétaire Général du Conseil de l'Europe.

Article 16

1 Tout Etat peut, au moment de la signature ou au moment du dépôt de son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, ou à tout autre moment par la suite, en adressant une notification au Secrétaire Général du Conseil de l'Europe, déclarer que, en raison d'un accord international auquel il est Partie, il ne considérera pas les importations provenant d'un ou plusieurs Etats nommément désignés, qui sont également Parties à cet accord, comme des importations aux fins des paragraphes 2 et 3 de l'article 3; dans ce cas, la personne qui a importé dans un de ces Etats un produit provenant d'un autre Etat est considérée comme importateur pour l'ensemble des Etats parties à cet accord.

2 Toute déclaration faite en vertu du paragraphe précédent pourra être retirée par notification adressée au Secrétaire Général du Conseil de l'Europe. Le retrait prendra effet le premier jour du mois

qui suit l'expiration d'une période d'un mois après la date de réception de la notification par le Secrétaire Général du Conseil de l'Europe.

Article 17

1 Aucune réserve n'est admise aux dispositions de la présente Convention sauf celles énoncées à l'annexe à la présente Convention.

2 L'Etat contractant qui fera usage d'une des réserves mentionnées à l'annexe à la présente Convention pourra la retirer au moyen d'une déclaration adressée au Secrétaire Général du Conseil de l'Europe et qui prendra effet le premier jour du mois qui suit l'expiration d'une période d'un mois après la date de sa réception par le Secrétaire Général.

Article 18

1 Tout Etat contractant pourra, en ce qui le concerne, dénoncer la présente Convention en adressant une notification au Secrétaire Général du Conseil de l'Europe.

2 La dénonciation prendra effet le premier jour du mois qui suit l'expiration d'une période de six mois après la date de la réception de la notification par le Secrétaire Général.

Article 19

Le Secrétaire Général du Conseil de l'Europe notifiera aux Etats membres du Conseil de l'Europe et à tout Etat ayant adhéré à la présente Convention:

- a toute signature;
- b le dépôt de tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion;
- c toute date d'entrée en vigueur de la présente Convention conformément à son article 13;
- d toute réserve formulée en application de la disposition du paragraphe 1 de l'article 17;
- e le retrait de toute réserve effectué en application de la disposition du paragraphe 2 de l'article 17;
- f toute communication ou notification reçue en application des dispositions du paragraphe 2 de l'article 1, des paragraphes 2 et 3 de l'article 15 et des paragraphes 1 et 2 de l'article 16;
- g toute notification reçue en application des dispositions de l'article 18 et la date à laquelle la dénonciation prendra effet.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé la présente Convention.

Fait à Strasbourg, le 27 janvier 1977, en français et en anglais, les deux textes faisant également foi, en un seul exemplaire qui sera déposé dans les archives du Conseil de l'Europe. Le Secrétaire Général du Conseil de l'Europe en communiquera copie certifiée conforme à chacun des Etats signataires et adhérents.

Directive n° 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 du 7 août 1985, p. 29.

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 100,

vu la proposition de la Commission (1),

vu l'avis de l'Assemblée (2),

vu l'avis du Comité économique et social (3),

considérant qu'un rapprochement des législations des États membres en matière de responsabilité du producteur pour les dommages causés par le caractère défectueux de ses produits est nécessaire du fait que leur disparité est susceptible de fausser la concurrence, d'affecter la libre circulation des marchandises au sein du marché commun et d'entraîner des différences dans le niveau de protection du consommateur contre les dommages causés à sa santé et à ses biens par un produit défectueux;

considérant que seule la responsabilité sans faute du producteur permet de résoudre de façon adéquate le problème, propre à notre époque de technicité croissante, d'une attribution juste des risques inhérents à la production technique moderne;

considérant que la responsabilité ne saurait s'appliquer qu'aux biens mobiliers faisant l'objet d'une production industrielle; qu'en conséquence, il y a lieu d'exclure de cette responsabilité les produits agricoles et les produits de la chasse, sauf lorsqu'ils ont été soumis à une transformation de caractère industriel qui peut causer un défaut dans ces produits; que la responsabilité prévue par la présente directive doit jouer également pour les biens mobiliers qui sont utilisés lors de la construction d'immeubles ou incorporés à des immeubles;

considérant que la protection du consommateur exige que la responsabilité de tous les participants au processus de production soit engagée si le produit fini ou la partie composante ou la matière première fournie par eux présentait un défaut; que, pour la même raison, il convient que soit engagée la responsabilité de l'importateur de produits dans la Communauté ainsi que celle de toute personne qui se présente comme producteur en apposant son nom, sa marque ou tout autre signe distinctif ou de toute personne qui fournit un produit dont le producteur ne peut être identifié;

considérant que, lorsque plusieurs personnes sont responsables du même dommage, la protection du consommateur exige que la victime puisse réclamer la réparation intégrale du dommage à chacune d'elles indifféremment;

considérant que, pour protéger l'intégrité physique et les biens du consommateur, la détermination du caractère défectueux d'un produit doit se faire en fonction non pas de l'inaptitude du produit à l'usage, mais du défaut de sécurité à laquelle le grand public peut légitimement s'attendre; que cette sécurité s'apprécie en excluant tout usage abusif du produit, déraisonnable dans les circonstances;

considérant qu'une juste répartition des risques entre la victime et le producteur implique que ce dernier doit pouvoir se libérer de la responsabilité s'il prouve l'existence de certains faits qui le déchargent;

considérant que la protection du consommateur exige que la responsabilité du producteur ne soit pas affectée par l'intervention d'autres personnes ayant contribué à causer le dommage; que, toutefois, la faute concurrente de la victime peut être prise en considération pour réduire ou supprimer une telle responsabilité;

considérant que la protection du consommateur exige la réparation des dommages causés par la mort et par les lésions corporelles ainsi que la réparation des dommages aux biens; que cette dernière doit cependant être limitée aux choses d'usage privé ou de consommation privée et être soumise à la déduction d'une franchise d'un montant fixe pour éviter un nombre excessif de litiges; que la présente directive ne porte pas préjudice à la réparation du *pretium doloris* et d'autres dommages moraux, le cas échéant prévue par la loi applicable en l'espèce;

considérant qu'un délai de prescription uniforme pour l'action en réparation est dans l'intérêt de la victime comme dans celui du producteur;

considérant que les produits s'usent avec le temps, que des normes de sécurité plus strictes sont élaborées et que les connaissances scientifiques et techniques progressent; qu'il serait, dès lors, inéquitable de rendre le producteur responsable des défauts de son produit sans une limitation de durée; que sa responsabilité doit donc s'éteindre après une période de durée raisonnable, sans préjudice toutefois des actions pendantes;

considérant que, pour assurer une protection efficace des consommateurs, il ne doit pas pouvoir être dérogé par clause contractuelle à la responsabilité du producteur à l'égard de la victime;

considérant que, selon les systèmes juridiques des États membres, la victime peut avoir un droit à réparation au titre de la responsabilité extracontractuelle différent de celui prévu par la présente directive; que, dans la mesure où de telles dispositions tendent également à atteindre l'objectif d'une protection efficace des consommateurs, elles ne doivent pas être affectées par la présente directive; que, dans la mesure où une protection efficace des consommateurs dans le secteur des produits pharmaceutiques est déjà également assurée dans un État membre par un régime spécial de responsabilité, des actions basées sur ce régime doivent rester également possibles;

considérant que, dans la mesure où la responsabilité des dommages nucléaires est déjà régie dans tous les États membres par des dispositions particulières suffisantes, il est possible d'exclure ce type de dommages du champ d'application de la présente directive;

considérant que l'exclusion des matières premières agricoles et des produits de la chasse du champ d'application de la présente directive peut être ressentie dans certains États membres, compte tenu des exigences de la protection des consommateurs, comme une restriction injustifiée de cette protection; qu'il doit, dès lors, être possible à un État membre d'étendre la responsabilité à ces produits;

considérant que, pour des raisons analogues, la possibilité offerte à un producteur de se libérer de la responsabilité s'il prouve que l'état des connaissances scientifiques et techniques au moment de la mise en circulation du produit par lui ne permettait pas de déceler l'existence du défaut peut être ressentie dans certains États membres comme une restriction injustifiée de la protection des consommateurs; qu'il doit donc être possible pour un État membre de maintenir dans sa législation

ou de prescrire par une législation nouvelle l'inadmissibilité de cette preuve libératoire; qu'en cas de législation nouvelle, le recours à cette dérogation doit toutefois être subordonné à une procédure de stand-still communautaire pour accroître, si possible, le niveau de protection dans la Communauté de manière uniforme;

considérant que compte tenu des traditions juridiques dans la plupart des États membres, il ne convient pas de fixer un plafond financier à la responsabilité sans faute du producteur; que, dans la mesure, toutefois, où il existe des traditions différentes, il semble possible d'admettre qu'un État membre puisse déroger au principe de la responsabilité illimitée en prescrivant une limite à la responsabilité globale du producteur pour la mort ou les lésions corporelles causées par des articles identiques présentant le même défaut, à condition que cette limite soit fixée à un niveau suffisamment élevé pour garantir une protection adéquate des consommateurs et le fonctionnement correct du marché commun;

considérant que l'harmonisation résultant de la présente directive ne peut, au stade actuel, être totale, mais ouvre la voie vers une harmonisation plus poussée; qu'il y a lieu, dès lors, pour le Conseil de se saisir à intervalles réguliers de rapports de la Commission sur l'application de la présente directive, accompagnés le cas échéant de propositions appropriées;

considérant que, dans cette perspective, il est particulièrement important de procéder à un réexamen des dispositions de la présente directive concernant les dérogations ouvertes aux États membres, à l'expiration d'une période suffisamment longue pour accumuler une expérience pratique sur les effets de ces dérogations sur la protection des consommateurs et sur le fonctionnement du marché commun,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Le producteur est responsable du dommage causé par un défaut de son produit.

Article 2

Pour l'application de la présente directive, le terme « produit » désigne tout meuble, à l'exception des matières premières agricoles et des produits de la chasse, même s'il est incorporé dans un autre meuble ou dans un immeuble. Par « matières premières agricoles », on entend les produits du sol, de l'élevage et de la pêche, à l'exclusion des produits ayant subi une première transformation. Le terme « produit » désigne également l'électricité.

Article 3

1. Le terme « producteur » désigne le fabricant d'un produit fini, le producteur d'une matière première ou le fabricant d'une partie composante, et toute personne qui se présente comme producteur en apposant sur le produit son nom, sa marque ou un autre signe distinctif. 2. Sans préjudice de la responsabilité du producteur, toute personne qui importe un produit dans la Communauté en vue d'une vente, location, leasing ou toute autre forme de distribution dans le cadre de son activité commerciale est considérée comme producteur de celui-ci au sens de la présente directive et est responsable au même titre que le producteur.

3. Si le producteur du produit ne peut être identifié, chaque fournisseur en sera considéré comme producteur, à moins qu'il n'indique à la victime, dans un délai raisonnable, l'identité du producteur

ou de celui qui lui a fourni le produit. Il en est de même dans le cas d'un produit importé, si ce produit n'indique pas l'identité de l'importateur visé au paragraphe 2, même si le nom du producteur est indiqué.

Article 4

La victime est obligée de prouver le dommage, le défaut et le lien de causalité entre le défaut et le dommage.

Article 5

Si, en application de la présente directive, plusieurs personnes sont responsables du même dommage, leur responsabilité est solidaire, sans préjudice des dispositions du droit national relatives au droit de recours.

Article 6

1. Un produit est défectueux lorsqu'il n'offre pas la sécurité à laquelle on peut légitimement s'attendre compte tenu de toutes les circonstances, et notamment:

- a) de la présentation du produit;
- b) de l'usage du produit qui peut être raisonnablement attendu;
- c) du moment de la mise en circulation du produit.

2. Un produit ne peut être considéré comme défectueux par le seul fait qu'un produit plus perfectionné a été mis en circulation postérieurement à lui.

Article 7

Le producteur n'est pas responsable en application de la présente directive s'il prouve:

- a) qu'il n'avait pas mis le produit en circulation;
- b) 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;
- c) que le produit n'a été ni fabriqué pour la vente ou pour toute autre forme de distribution dans un but économique du producteur, ni fabriqué ou distribué dans le cadre de son activité professionnelle;
- d) que le défaut est dû à la conformité du produit avec des règles impératives émanant des pouvoirs publics;
- e) que l'état des connaissances scientifiques et techniques au moment de la mise en circulation du produit par lui n'a pas permis de déceler l'existence du défaut;

f) s'agissant du fabricant d'une partie composante, que le défaut est imputable à la conception du produit dans lequel la partie composante a été incorporée ou aux instructions données par le fabricant du produit.

Article 8

1. Sans préjudice des dispositions du droit national relatives au droit de recours, la responsabilité du producteur n'est pas réduite lorsque le dommage est causé conjointement par un défaut du produit et par l'intervention d'un tiers.

2. La 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.

Article 9

Au sens de l'article 1er, le terme « dommage » désigne:

a) le dommage causé par la mort ou par des lésions corporelles;

b) le dommage causé à une chose ou la destruction d'une chose, autre que le produit défectueux lui-même, sous déduction d'une franchise de 500 Écus, à conditions que cette chose:

i) soit d'un type normalement destiné à l'usage ou à la consommation privés

et

ii) ait été utilisée par la victime principalement pour son usage ou sa consommation privés.

Le présent article ne porte pas préjudice aux dispositions nationales relatives aux dommages immatériels.

Article 10

1. Les États membre prévoient dans leur législation que l'action en réparation prévue par la présente directive se prescrit dans un délai de trois ans à compter de la date à laquelle le plaignant a eu ou aurait dû avoir connaissance du dommage, du défaut et de l'identité du producteur.

2. Les dispositions des États membres réglementant la suspension ou l'interruption de la prescription ne sont pas affectées par la présente directive.

Article 11

Les États membres prévoient dans leur législation que les droits conférés à la victime en application de la présente directive s'éteignent à l'expiration d'un délai de dix ans à compter de la date à laquelle le producteur a mis en circulation le produit, même qui a causé le dommage, à moins que durant cette période la victime n'ait engagé une procédure judiciaire contre celui-ci.

Article 12

La responsabilité du producteur en application de la présente directive ne peut être limitée ou écartée à l'égard de la victime par une clause limitative ou exonératoire de responsabilité.

Article 13

La présente directive ne porte pas atteinte aux droits dont la victime d'un dommage peut se prévaloir au titre du droit de la responsabilité contractuelle ou extracontractuelle ou au titre d'un régime spécial de responsabilité existant au moment de la notification de la présente directive.

Article 14

La présente directive ne s'applique pas aux dommages résultant d'accidents nucléaires et qui sont couverts par des conventions internationales ratifiées par les États membres.

Article 15

1. Chaque État membre peut:

a) par dérogation à l'article 2, prévoir dans sa législation qu'au sens de l'article 1er, le terme « produit » désigne également les matières premières agricoles et les produits de la chasse;

b) par dérogation à l'article 7 point e), maintenir ou, sous réserve de la procédure définie au paragraphe 2 du présent article, prévoir dans sa législation que le producteur est responsable même s'il prouve que l'état des connaissances scientifiques et techniques au moment de la mise en circulation du produit par lui ne permettait pas de déceler l'existence du défaut.

2. L'État membre qui souhaite introduire la mesure prévue au paragraphe 1 point b) communique à la Commission le texte de la mesure envisagée. Celle-ci en informe les autres États membres.

L'État membre concerné surseoit à prendre la mesure envisagée pendant un délai de neuf mois à compter de l'information de la Commission et à condition que celle-ci n'ait pas entretemps soumis au Conseil une proposition de modification de la présente directive portant sur la matière visée. Si, toutefois, la Commission, dans un délai de trois mois à compter de la réception de ladite information, ne communique pas à l'État membre concerné son intention de présenter une telle proposition au Conseil, l'État membre peut prendre immédiatement la mesure envisagée.

Si la Commission présente au Conseil une telle proposition de modification de la présente directive dans le délai de neuf mois précité, l'État membre concerné surseoit à la mesure envisagée pendant un nouveau délai de dix-huit mois à compter de la présentation de ladite proposition.

3. Dix ans après la date de notification de la présente directive, la Commission soumet au Conseil un rapport sur l'incidence pour la protection des consommateurs et le fonctionnement du marché commun de l'application faite par les tribunaux de l'article 7 point e) et du paragraphe 1 point b) du présent article. À la lumière de rapport le Conseil, statuant dans les conditions prévues à l'article 100 du traité sur proposition de la Commission, décide de l'abrogation de l'article 7 point e).

Article 16

1. Tout État membre peut prévoir que la responsabilité globale du producteur pour les dommages résultant de la mort ou de lésions corporelles et causés par des articles identiques présentant le même défaut est limitée à un montant qui ne peut être inférieur à 70 millions d'Écus.

2. Dix ans après la date de notification de la présente directive, la Commission soumet au Conseil un rapport sur l'incidence pour la protection des consommateurs et le fonctionnement du marché commun de l'application de la limite financière de la responsabilité par les États membres qui ont fait usage de la faculté prévue au paragraphe 1. À la lumière de ce rapport, le Conseil, statuant dans les conditions prévues à l'article 100 du traité sur proposition de la Commission, décide de l'abrogation du paragraphe 1.

Article 17

La présente directive ne s'applique pas aux produits mis en circulation avant la date à laquelle les dispositions visées à l'article 19 entrent en vigueur.

Article 18

1. Au sens de la présente directive, l'Écu est celui défini par le règlement (CEE) no 3180/78 (1), modifié par le règlement (CEE) no 2626/84 (2). La contrevaletur en monnaie nationale est initialement celle qui est applicable le jour de l'adoption de la présente directive.

2. Le Conseil, sur proposition de la Commission, procède tous les cinq ans à l'examen et, le cas échéant, à la révision des montants visés par la présente directive, en fonction de l'évolution économique et monétaire dans la Communauté.

Article 19

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard trois ans à compter de la notification de la présente directive. Ils en informent immédiatement la Commission (1).

2. La procédure définie à l'article 15 paragraphe 2 est applicable à compter de la date de notification de la présente directive.

Article 20

Les États membres veillent à communiquer à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 21

La Commission adresse tous les cinq ans au Conseil un rapport concernant l'application de la présente directive et lui soumet, le cas échéant, des propositions appropriées.

Article 22

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 25 juillet 1985.

Par le Conseil

Le président

J. POOS

(1) JO no C 241 du 14. 10. 1976, p. 9 et JO no C 271 du 26. 10. 1979, p. 3.

(2) JO no C 127 du 21. 5. 1979, p. 61.

(3) JO no C 114 du 7. 5. 1979, p. 15.

(1) JO no L 379 du 30. 12. 1978, p. 1.

(2) JO no L 247 du 16. 9. 1984, p. 1.

(1) La présente directive a été notifiée aux États membres le 30 juillet 1985.

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 du 21 mai 1998, p. 7744.

L'Assemblée nationale et le Sénat ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Article 1er

Il est inséré, dans le livre III du code civil, après l'article 1386, un titre IV bis ainsi rédigé :

« TITRE IV BIS

« DE LA RESPONSABILITE

DU FAIT DES PRODUITS DEFECTUEUX »

Article 2

Il est inséré, dans le titre IV bis du livre III du code civil, un article 1386-1 ainsi rédigé :

« Art. 1386-1. - Le producteur est responsable du dommage causé par un défaut de son produit, qu'il soit ou non lié par un contrat avec la victime. »

Article 3

Il est inséré, dans le même titre, un article 1386-2 ainsi rédigé :

« Art. 1386-2. - Les dispositions du présent titre s'appliquent à la réparation du dommage qui résulte d'une atteinte à la personne ou à un bien autre que le produit défectueux lui-même. »

Article 4

Il est inséré, dans le même titre, un article 1386-3 ainsi rédigé :

« Art. 1386-3. - Est un produit 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. »

Article 5

Il est inséré, dans le même titre, un article 1386-4 ainsi rédigé :

« Art. 1386-4. - Un produit est défectueux au sens du présent titre lorsqu'il n'offre pas la sécurité à laquelle on peut légitimement s'attendre.

« Dans l'appréciation de la sécurité à laquelle on peut légitimement s'attendre, 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.

« Un produit ne peut être considéré comme défectueux par le seul fait qu'un autre, plus perfectionné, a été mis postérieurement en circulation. »

Article 6

Il est inséré, dans le même titre, un article 1386-5 ainsi rédigé :

« Art. 1386-5. - Un produit est mis en circulation lorsque le producteur s'en est dessaisi volontairement.

« Un produit ne fait l'objet que d'une seule mise en circulation. »

Article 7

Il est inséré, dans le même titre, un article 1386-6 ainsi rédigé :

- « Art. 1386-6. - 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 titre 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.
- « Ne sont pas considérées comme producteurs, au sens du présent titre, les personnes dont la responsabilité peut être recherchée sur le fondement des articles 1792 à 1792-6 et 1646-1. »

Article 8

Il est inséré, dans le même titre, un article 1386-7 ainsi rédigé :

- « Art. 1386-7. - Le vendeur, le loueur, à l'exception du crédit-bailleur ou du loueur assimilable au crédit-bailleur, ou tout autre fournisseur professionnel est responsable du défaut de sécurité du produit dans les mêmes conditions que le producteur.
- « Le recours du fournisseur contre le producteur obéit aux mêmes règles que la demande émanant de la victime directe du défaut. Toutefois, il doit agir dans l'année suivant la date de sa citation en justice. »

Article 9

Il est inséré, dans le même titre, un article 1386-8 ainsi rédigé :

- « Art. 1386-8. - 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 responsables. »

Article 10

Il est inséré, dans le même titre, un article 1386-9 ainsi rédigé :

- « Art. 1386-9. - Le demandeur doit prouver le dommage, le défaut et le lien de causalité entre le défaut et le dommage. »

Article 11

Il est inséré, dans le même titre, un article 1386-10 ainsi rédigé :

- « Art. 1386-10. - Le producteur peut être responsable du défaut alors même que le produit a été fabriqué dans le respect des règles de l'art ou de normes existantes ou qu'il a fait l'objet d'une autorisation administrative. »

Article 12

Il est inséré, dans le même titre, un article 1386-11 ainsi rédigé :

- « Art. 1386-11. - Le producteur est responsable de plein droit à moins qu'il ne prouve :
- « 1o 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 ou aux instructions données par le producteur de ce produit. »

Article 13

Il est inséré, dans le même titre, un article 1386-12 ainsi rédigé :

- « Art. 1386-12. - Le producteur ne peut invoquer la cause d'exonération prévue au 4o de l'article 1386-11 lorsque le dommage a été causé par un élément du corps humain ou par les produits issus de celui-ci.
- « Le producteur ne peut invoquer les causes d'exonération prévues aux 4o et 5o de l'article 1386-11 si, en présence d'un défaut qui s'est révélé dans un délai de dix ans après la mise en circulation du produit, il n'a pas pris les dispositions propres à en prévenir les conséquences dommageables.»

Article 14

Un rapport sur le droit de la responsabilité et de l'indemnisation applicable à l'aléa thérapeutique sera déposé par le Gouvernement sur les bureaux des deux assemblées avant le 31 décembre 1998.

Article 15

Il est inséré, dans le même titre, un article 1386-13 ainsi rédigé :

- « Art. 1386-13. - La 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. »

Article 16

Il est inséré, dans le même titre, un article 1386-14 ainsi rédigé :

- « Art. 1386-14. - La responsabilité du producteur envers la victime n'est pas réduite par le fait d'un tiers ayant concouru à la réalisation du dommage. »

Article 17

Il est inséré, dans le même titre, un article 1386-15 ainsi rédigé :

- « Art. 1386-15. - Les clauses qui visent à écarter ou à limiter la responsabilité du fait des produits défectueux sont interdites et réputées non écrites.

« Toutefois, 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. »

Article 18

Il est inséré, dans le même titre, un article 1386-16 ainsi rédigé :

« Art. 1386-16. - Sauf faute du producteur, la responsabilité de celui-ci, fondée sur les dispositions du présent titre, est éteinte dix ans après la mise en circulation du produit même qui a causé le dommage à moins que, durant cette période, la victime n'ait engagé une action en justice. »

Article 19

Il est inséré, dans le même titre, un article 1386-17 ainsi rédigé :

« Art. 1386-17. - L'action en réparation fondée sur les dispositions du présent titre se prescrit dans un délai de trois 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. »

Article 20

Il est inséré, dans le même titre, un article 1386-18 ainsi rédigé :

« Art. 1386-18. - Les dispositions du présent titre ne portent pas atteinte aux droits dont la victime d'un dommage peut se prévaloir au titre du droit de la responsabilité contractuelle ou extracontractuelle ou au titre d'un régime spécial de responsabilité.

« Le producteur reste responsable des conséquences de sa faute et de celle des personnes dont il répond. »

Article 21

Les dispositions du titre IV bis du livre III du code civil sont applicables aux produits dont la mise en circulation est postérieure à la date d'entrée en vigueur de la présente loi, même s'ils ont fait l'objet d'un contrat antérieur.

Article 22

La présente loi est applicable dans les territoires d'outre-mer et dans la collectivité territoriale de Mayotte, à l'exception du dernier alinéa de l'article 7.

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Paris, le 19 mai 1998.

Jacques Chirac

Par le Président de la République :

Le Premier ministre,

Lionel Jospin

Le garde des sceaux, ministre de la justice,

Elisabeth Guigou

Le ministre de l'intérieur,

Jean-Pierre Chevènement

Le secrétaire d'Etat à l'outre-mer,

Jean-Jack Queyranne

(1) Loi no 98-389.

- Directive communautaire :

directive 85/374/CEE du Conseil des Communautés européennes du 25 juillet 1985 relative au rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats membres en matière de responsabilité du fait des produits défectueux.

- Travaux préparatoires :

Assemblée nationale :

Proposition de loi no 469 ;

Rapport de M. Xavier Beck, au nom de la commission des lois, no 3411 ;

Discussion les 12 et 13 mars 1997, adoption le 13 mars 1997.

Sénat :

Proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, no 260 (1996-1997) ;

Rapport de M. Pierre Fauchon, au nom de la commission des lois, no 226 (1997-1998) ;

Discussion et adoption le 5 février 1998.

Assemblée nationale :

Proposition de loi modifiée no 688 ;

Rapport de M. Raymond Forni, au nom de la commission des lois, no 755 ;

Discussion et adoption le 25 mars 1998.

Sénat :

Proposition de loi, adoptée avec modifications par l'Assemblée nationale en deuxième lecture, no 360 (1997-1998) ;

Rapport de M. Pierre Fauchon, au nom de la commission des lois, no 377 (1997-1998) ;

Discussion et adoption le 21 avril 1998.

Assemblée nationale :

Proposition de loi, modifiée par le Sénat en deuxième lecture, no 852 ;

Rapport de M. Raymond Forni, au nom de la commission mixte paritaire, no 860 ;

Discussion et adoption (procédure d'examen simplifiée) le 30 avril 1998.

Sénat :

Rapport de M. Pierre Fauchon, au nom de la commission mixte paritaire, no 407 (1997-1998) ;

Discussion et adoption le 5 mai 1998.

ANNEXE 3 : GLOSSAIRE

Nous nous sommes référé à des termes juridiques ou propres aux aides à la conduite, mais en modifiant leur sens pour les adapter à la problématique de nos travaux. Celle-ci a également suscité le développement de concepts. Le glossaire les présente et délivre la définition que nous leur avons donnée dans notre travail.

- **Aléa technologique :**

Il recouvre l'hypothèse de la reconnaissance par la communauté scientifique d'un dysfonctionnement possible d'une aide bien qu'elle en ignore les causes, donc les conditions de sa survenance.

- **Aléa humain :**

Il vise une incertitude de la communauté scientifique au sujet du comportement de la personne au volant face aux désagréments, en termes de conduite, générés par le choix de la disposition de l'aide dans l'habitacle ou par son fonctionnement.

- **Aides substitutives :**

Elles disposent de la capacité à agir sur un ou plusieurs organes de contrôle et/ou de direction du véhicule, c'est-à-dire le volant, l'accélérateur et le frein. Elles sont plus ou moins intrusives. Certaines n'interviennent que ponctuellement pour corriger la personne au volant tandis que d'autres prennent en charge, de manière continue, une tâche de conduite.

- **Aides "surpassables":**

Elles permettent à la personne au volant de contrecarrer l'action du système en réalisant la procédure prévue à cet effet ou en coupant le contact du véhicule.

- **Défaillance mécanique :**

Elle vise la défaillance d'un organe permettant au véhicule de circuler (le moteur par exemple) ou d'un organe de contrôle ou de direction du véhicule (le volant ou le frein par exemple). La personne au volant est alors privée partiellement ou totalement du contrôle de l'organe défaillant.

- **Défaut extrinsèque de sécurité :**

Il vise le défaut d'information (information incomplète, absente...) sur l'usage, les risques inhérents à l'utilisation d'un produit dès lors qu'il porte atteinte à la sécurité légitimement attendue du produit.

- **Défaut intrinsèque de sécurité :**

Il vise un vice de fabrication ou un défaut de conception qui porte atteinte à la sécurité légitimement attendue du produit.

- **Défaut technologique :**

Il vise une défaillance inhérente aux nouvelles technologies qui ne peut être décelée qu'au moment où elle se produit.

- **Maîtrise intellectuelle du véhicule :**

Elle consiste à imposer un style de conduite en agissant, directement et à tout moment, sur certains organes de contrôle et/ou de direction du véhicule. Plus précisément, elle implique l'exécution, de manière ponctuelle, d'une partie ou de la totalité d'une tâche de conduite qui s'impose à celui qui exerce l'activité de conduite. Ce qui détermine la maîtrise intellectuelle, c'est donc le fait de pouvoir se substituer, à tout moment, au détenteur de la maîtrise matérielle pour corriger ce dernier en exécutant à sa place, partiellement ou totalement, une tâche de conduite. Il n'est pas nécessaire d'avoir usé de la faculté d'action sur un organe de contrôle ou de direction du véhicule au moment de l'accident pour être titulaire de la maîtrise intellectuelle du véhicule. Il suffit de disposer de cette faculté d'action.

- **Maîtrise matérielle du véhicule :**

Elle vise l'activité de conduite, plus précisément la réalisation de manière continue des tâches de conduite permettant de faire circuler un véhicule sur la chaussée. Elle implique donc la détention des pouvoirs nécessaires pour faire circuler le véhicule, mais pas nécessairement en totalité. Ces pouvoirs peuvent être partagés, chacun des détenteurs de ces pouvoirs exerçant alors de manière continue et combinée les tâches de conduite nécessaires à la circulation du véhicule. Ils exercent donc des tâches de conduite différentes. Lorsque la maîtrise matérielle n'est pas partagée, elle peut cependant être exercée sous la direction du détenteur de la maîtrise intellectuelle du véhicule.

- **Partage horizontal des pouvoirs de contrôle du véhicule :**

Il implique seulement un partage de la maîtrise matérielle du véhicule. Les actes de conduite nécessaires à l'activité de conduite se trouvent répartis entre les deux détenteurs de pouvoirs sur le véhicule. Ce type de partage vise l'exercice des actes de conduite de manière ininterrompue et combinée par les deux détenteurs de pouvoirs. En quelque sorte, l'aide assiste la personne au volant en la soulageant d'un ou plusieurs actes de conduite, mais la personne au volant conserve la maîtrise intellectuelle du véhicule.

Partage vertical des pouvoirs de contrôle du véhicule :

Il implique que l'un des détenteurs de pouvoirs sur le véhicule assure l'activité de conduite (la maîtrise matérielle du véhicule) tandis que l'autre peut à tout moment se substituer à lui pour exercer une tâche de conduite. Soit c'est la personne au volant, qui assure l'activité de conduite et l'aide peut à tout moment et directement se substituer à elle pour exercer une tâche de conduite. Soit c'est l'inverse, mais la personne au volant ne peut exercer directement la tâche de conduite, elle est tenue au préalable de surpasser l'aide. Celui qui n'intervient que de manière ponctuelle le fait pour corriger l'autre afin d'éviter un accident ou pour en limiter les conséquences dommageables.

ANNEXE 4 : TABLEAU RECAPITULATIF DES DECISIONS CITEES

Décision	Bulletin	Références	Mots clés	p.
Cass. Req., 24 fév. 1886		S. 1886, I, 460	Obligation in solidum- Partage de responsabilité entre les coresponsables- Proportion des fautes respectives-	139
Cass., Ch. Réunies, 13 fév. 1930		<i>GAJC</i> , 11 ^e éd., n° 193 <i>DP</i> 1930, 1, 57, concl. Matter, note Ripert <i>S.</i> 1930, 1, 121, note P. Esmein	Accident de la circulation- Principe de responsabilité du fait des choses- Consécration-	227
Cass. Ch. réun., 2 déc. 1941		<i>GAJC</i> , 11 ^e éd., n° 194 <i>DC</i> 1942, 25, rapp. Lagarde, note Ripert <i>S.</i> 1941, 1, 217, note H. Mazeaud <i>JCP</i> 1942, II, 1766, note J. Mihura	Accident de la circulation- Responsabilité du fait des choses- Garde- Définition- Pouvoirs de contrôle, d'usage et de direction-	70, 71, 228
Cass. 2e civ., 5 janv. 1956		<i>D.</i> 1957, p. 261, note R. Rodière <i>JCP</i> 1956, II, 9095, note R. Savatier	Explosion d'une bouteille d'air comprimé- Responsabilité du fait des choses- Distinction de la garde de la structure et du comportement- Application-	230
Cass. crim. 2 mars 1961		<i>D.</i> 1961, p. 294 <i>RTD civ.</i> 1961, p. 490 obs. A. Tunc	Accident de la circulation- Circulation à une vitesse excessive- Faute du conducteur-	127
Cass. 2e civ., 5 avr. 1965	Bull. civ. II, n° 343	<i>D.</i> 1965, p. 737 note Azard	Plaque de fonte sur le trottoir- Responsabilité du fait des choses- Garde- Définition- Pouvoirs de contrôle, d'usage et de direction-	70, 228
Cass. 2e civ., 13 juill. 1966		<i>D.</i> 1966, p. 554	Responsabilité du fait des choses- Essai d'un véhicule- Vendeur à bord du véhicule- Conservation de la garde par le vendeur-	228
Cass. 2e civ., 22 janv. 1969	Bull. civ. II, n° 20	<i>JCP éd. G.</i> 1969, II, 15917	Accident de la circulation- Dépassement à droite- Faute du conducteur-	127
Cass. 2e civ., 19 mai 1969	Bull. civ. II, n° 162		Obligation in solidum- Partage de responsabilité entre les coresponsables- Parts viriles-	139

Cass. 2e civ., 19 nov. 1970 (n° 69-11.898)	Bull. civ. II, n° 135		Accident de la circulation- Action récursoire d'un conducteur fautif contre un conducteur non fautif - irrecevabilité-	139
Cass. 2e civ., 24 mai 1971 (n° 70-10.641)	Bull. civ. II, n°187	<i>RTD civ.</i> 1972, p. 141, note G. Durry	Accident de la circulation- Piéton heurté par un véhicule sur un passage protégé- Faute du piéton- Refus de l'indemnisation conditionné à la démonstration de l'inévitabilité de l'accident-	145
Cass. 2e civ., 3 février 1972 (n° 70-13.988)	Bull. civ. II, n° 35	<i>D.</i> 1972, somm. p. 135	Accident de la circulation- Non respect d'un feu rouge- Faute du conducteur-	127
Cass. 2e civ., 27 oct. 1975		<i>D.</i> 1976, IR, p.° 27	Cause étrangère- Rôle exclusif- Exonération totale du défendeur-	145
Cass. 1re civ., 12 nov. 1975 (n° 74-10.386)		<i>JCP éd. G.</i> 1976, II, 18749, note G. Viney <i>Gaz. Pal.</i> 1976, 1, 174, note B. Héno	Explosion d'une bouteille de boisson gazeuse- Responsabilité du fait des choses- garde de la structure et du comportement- Condamnation du fabricant-	230
Cass. 2e civ., 10 déc. 1975		<i>D.</i> 1976, IR, p.° 51	Cause étrangère- Rôle exclusif- Exonération totale du défendeur-	146
TGI Paris, 20 fév. 1976		<i>JCP éd. G.</i> 1977, IV, p. 256	Cause étrangère- Rôle exclusif- Exonération totale du défendeur-	146
Cass. 3e civ., 22 juin 1977 (n° 76-12.530)	Bull. civ. III, n° 283		Domages causés par des travaux hydrauliques- <i>Obligation in solidum</i> - Mise à la charge du débiteur fautif de l'entière réparation-	139
Cass. 2e civ., 11 juil. 1977 (n°75-15.669)	Bull. civ. II, n° 185	<i>D.</i> 1978, 581 note E. Agostini	Obligation <i>in solidum</i> - Recours d'un coresponsable non fautif contre un coresponsable fautif- Recevabilité-	139
Cass. 2e civ., 3 oct. 1979 (n° 78-10.575)	Bull. civ. II, n° 232	<i>D.</i> 1980 325 note C. Larroumet	Implosion d'un poste de télévision- responsabilité du fait des choses- Garde de la structure et du comportement- Responsabilité du gardien de la structure (entreprise de location)-	232

Cass. 1re civ., 9 oct. 1979 (n° 78-12.502)	Bull. civ. I, n° 241	<i>RTD. civ.</i> 1980, p. 354, obs. G. Durry	Accident de la circulation- Vice de construction d'une pièce de la suspension arrière- Action directe du sous acquéreur- Nature contractuelle- Condamnation <i>in solidum</i> du garagiste du constructeur et de l'importateur du véhicule-	203
Cass. 2e civ., 20 juil. 1981 (n°80-10.450)	Bull. civ. II, n°170	<i>JCP éd. G.</i> 1982, II, 19848; note F. Chabas <i>RTD civ.</i> 1982, p. 423, obs. G. Durry	Explosion d'une Bouteille de boisson gazeuse- Responsabilité du fait des choses- Application de la théorie de la garde de la structure et du comportement- Présomption de causalité structurelle-	230, 284
Cass. 2e civ., 21 juil. 1982 (n° 81-14.525)	Bull. civ. II, n° 213		Accident de la circulation- Circulation à une vitesse excessive- Faute du conducteur-	127
CA Versailles, 27 janv. 1983		<i>JCP éd. G.</i> 1983, II, 20094, note P. Dupichot	Véhicule- Responsabilité du fait des choses- garde de la structure et du comportement- Pneumatiques- Pas de dynamisme propre-	257
Cass. 2e civ., 3 fév. 1983		<i>JCP éd. G.</i> 1984, II, 20183, note F. Chabas	Obligation <i>in solidum</i> - Partage de responsabilité entre les coresponsables- Inopposabilité à la victime-	139
Cass. 2e civ., 23 fév. 1983 (n° 80-14.495)	Bull. civ. II, n°54	<i>JCP éd. G.</i> 1984, I, 20124, note Dejean De La Bâtie	Heurt entre un chariot élévateur et un employé- Obligation <i>in solidum</i> - Irrecevabilité du recours du coresponsable fautif contre le coresponsable non fautif-	139
Cass. 2e civ., 9 nov. 1983 (n° 82-12.427)	Bull. civ. II, n° 175	<i>JCP éd. G.</i> 1985, II, 20360, note Y. Chartier	Perte de chance- Montant de l'indemnisation- Pourcentage du dommage final-	120
Cass. 2e civ., 4 juin 1984		<i>Gaz. Pal.</i> 14-16 octobre 1984, 2, p. 634, note F. Chabas	Explosion d'une bouteille de boisson gazeuse- Responsabilité du fait des choses- Garde de la structure et du comportement- Présomption de responsabilité du gardien de la structure-	230, 284
Cass. 1re civ., 2 oct. 1984 (n°83-14.595)	Bull. civ. I, n° 245	<i>RTD civ.</i> 1986, p. 117, obs. J. Huet	Perte de chance- Définition- Evénement futur et incertain-	119

Cass. 2e civ., 26 mars 1985 (n° 83-11.944/ 83-13.157)	Bull. civ. II, n° 79	<i>Gaz. Pal.</i> 1986, 1, somm., p. 250, obs. F. Chabas	Responsabilité du fait des choses- Garde de la structure et du comportement – Vice affectant la structure- Dommage imputable au gardien du comportement- Responsabilité du gardien du comportement-	288, 296
Cass. com., 3 déc. 1985 (n°84-13.230)	Bull. civ. IV, n° 287	<i>RTD civ.</i> 1986, p. 775 note J. Huet	Contrat de vente entre professionnels de même spécialité- Clause limitative de responsabilité- Validité-	201
Cass. 2e civ., 17 mars 1986 (n° 84-16.011)	Bull. civ. II, n°40	<i>Gaz. Pal.</i> 1986, 2, somm. 412, obs. F. Chabas <i>D.</i> 1987, jur. p. 49, note H. Groutel	Collision entre un train et une automobile- Action en indemnisation de la SNCF- Application de la loi Badinter-	92
Cass. 2e civ., 11 avr. 1986 (n° 85-11.092)	Bull. civ. II, n° 46	<i>Gaz. Pal.</i> 4 octobre 1986, 2, p. 610, note P. Jourdain <i>JCP éd. G.</i> 1986, II, 20672, note J. F. Barbieri	Accident de la circulation- Implication- Lien de causalité avec le dommage non exigé-	88
Cass. 2e civ., 28 mai 1986		<i>JCP éd. G.</i> 1986, II, 20692, note F. Chabas	Accident de la circulation- Chute du motocycliste- Absence de qualité de conducteur-	56
Cass. 2e civ., 21 juil. 1986 (n° 84-10.393)	Bull. civ. II, n° 113	<i>JCP éd. G.</i> 1987, II, 20769, note G. Durry <i>Gaz. Pal.</i> 1986, 2, p. 651, note F. Chabas	Accident de la circulation- Véhicule immobile- Implication- Exigence de la perturbation de la circulation-	268
Cass. 2e civ., 15 déc. 1986		<i>D.</i> 1987, p. 221 note Ch. Larroumet	Responsabilité du fait des choses- Garde de la structure et du comportement- Exclusion d'un partage de responsabilité entre le gardien de la structure et le gardien du comportement-	296
Cass. 2e civ., 14 janv. 1987 (n° 85-14.655)	Bull. civ. II, n° 2	<i>JCP éd. G.</i> 1987, II, 20768, note F. Chabas	Accident de la circulation- Véhicule remorqué- Conservation de la qualité de conducteur par la personne au volant du véhicule remorqué-	56, 61, 90
Cass. 2e civ., 11 mars 1987 (n° 85-17.101)		<i>D.</i> 1987, IR, p. 69	Accident de la circulation- Action en indemnisation dirigée contre le cycliste- Loi du 5 juillet 1985- Irrecevabilité de l'action-	69

Cass. 2e civ., 6 mai 1987 (n°85-13.912)	Bull. Civ. II, n° 92		Accident- Collision entre une automobile et un tramway- Loi du 5 juillet 1985- Applicabilité-	92
Cass. 2e civ., 20 juil. 1987 (n°86-11.037 ; n° 86-11.582 ; n° 86-12.680 ; n° 86-15.141/ n° 86-15.859 ; n° 86-16.236/ n° 86-16.287 ; n° 86-16.449/ n° 86-16.875)	Bull. civ. II, n° 160	GAJC, 11 éd., n° 223 <i>Gaz. Pal.</i> 1988, 1, p. 26, obs. F. Chabas	Accident de la circulation- Faute inexcusable de la victime- Définition-	137
Cass. 2e civ., 20 juil. 1987 (n° 86-15.606)	Bull. civ. II, n° 161		Accident de la circulation- Faute inexcusable de la victime- Définition-	137
Cass. 2e civ., 7 oct. 1987 (n° 86-15.348)	Bull. civ. II, n° 181.		Accident de la circulation- Action en indemnisation dirigée contre le piéton- Loi du 5 juillet 1985- Irrecevabilité de l'action-	69
Cass. 2e civ., 4 nov. 1987 (n° 86-14.476)		<i>Gaz. Pal.</i> 1988, 1, somm. 259, obs. F. Chabas	Incendie- Bouteille de gaz- Responsabilité du fait des choses- Garde de la structure et du comportement- Application- Condamnation du fabricant-	230
CA Versailles, 5 fév. 1988		<i>D.</i> 1988, IR, p. 103	Responsabilité du fait des choses- Garde de la structure et du comportement- Absence de contrôle de la caractéristique de la structure de la chose par le gardien du comportement- Responsabilité du gardien de la structure-	284
Cass. 2e civ., 19 oct. 1988 (n° 87-14.372)	Bull. civ. II, n°200		Accident de la circulation - Leçon de conduite- Véhicule non équipé d'un dispositif de double commande- Détenion du permis de conduire par l'élève- Qualité de conducteur- Elève-	61, 62
Cass. 2e civ., 30 nov. 1988 (n° 86-14.325)	Bull. civ., n° 240	<i>RTD. civ.</i> 1989, p. 323, obs. P. Jourdain	Implosion d'un télévision- Responsabilité du fait des choses- Garde de la structure et du comportement- Vice caché- Responsabilité du fabricant-	232

Cass. 1re civ., 20 mars 1989 (n°87-16.011)	Bull. civ. I, n° 137		Implosion d'un poste de télévision- Obligation contractuelle de sécurité- Absence de condamnation du fabricant-	92, 175
Cass. 3e civ., 7 juin 1989			Cause étrangère- Rôle exclusif- Exonération totale du défendeur-	146
Cass. 2e civ., 28 juin 1989 (n° 88-16.149)	Bull. civ. II, n° 141	<i>Gaz. Pal.</i> 25 novembre 1989, p. 9, note F. Chabas <i>JCP éd. G.</i> 1990, II, 21508, note J.-Cl. Montanier <i>Resp. civ. et assur.</i> 1989, comm. n° 304, note H. Groutel <i>RTD civ.</i> 1990, p. 94, obs. P. Jourdain	Accident de la circulation- Implication du véhicule dans l'accident- Présomption- Mouvement du véhicule et contact entre la victime et le véhicule- Exigence de l'imputabilité du dommage à l'accident-	86, 265, 267
Cass. 2e civ., 4 oct. 1989 (n° 88-15.102)	Bull. civ. II, n° 155		Accident- Collision entre une automobile et un train- Loi du 5 juillet 1985- Droit commun de la responsabilité- Application distributive-	92
Cass. 2e civ., 8 nov. 1989 (n° 88-13.378)		<i>D.</i> 1989, IR, p. 309 <i>JCP éd. G.</i> 1990, IV, 4 <i>RTD civ.</i> 1990, p. 94, obs. P. Jourdain	Accident de la circulation- Implication du véhicule dans l'accident- Exigence de l'imputabilité du dommage à l'accident-	265, 266
Cass. 2e civ., 13 déc. 1989 (n°87-14.990)	Bull. Civ. II, n° 222	<i>RTD civ.</i> 1990, p. 292, obs. P. Jourdain	Accident de la circulation- Système de freinage défectueux- Responsabilité du fait des choses- Garde de la structure et du comportement- Absence de condamnation du « fabricant-vendeur » et du garagiste-	232, 257, 289, 296

Cass. 1re civ., 19 déc. 1989 (n° 88-11.300)			Accident- Motoculteur- Perte d'équilibre de l'utilisateur lors de la réalisation d'une marche arrière- Action en indemnisation de l'utilisateur contre le loueur du motoculteur- Défauts du motoculteur- Interrupteur marche-arrêt non présent- Dispositif de verrouillage de la poignée d'embrayage-débrayage défectueux- Responsabilité du loueur non retenue- Connaissance des défauts par l'utilisateur-	112
Cass. 1re civ., 10 janv. 1990 (n° 87-17.091/ n° 87-17.092/ n° 88-18.690)	Bull. civ. I, n° 10	<i>Gaz. Pal.</i> 1991, 1, somm. 159, obs. F. Chabas	Décès- Domaine médical- Action en indemnisation- Perte de chance d'éviter la mort et les dommages en découlant- Perte de chance retenue-	121
Cass. 2e civ., 28 fév. 1990 (n° 88-20.133)	Bull. civ. II, n° 42	<i>RTD civ.</i> 1990, p. 508, obs. P. Jourdain <i>Resp. civ. et assur.</i> 1990, comm. n° 155 et chron. n° 9, obs. H. Groutel	Chute d'une pierre sur un pare-brise- Implication du véhicule- Condamnation du conducteur-	87
Cass. 2e civ., 3 oct. 1990 (n° 89-16.113)	Bull. civ. II, n° 174	<i>RTD civ.</i> 1991, p. 129, obs. P. Jourdain	Accident de la circulation- Action en indemnisation du gardien contre le conducteur- Loi du 5 juillet 1985- Prêt du véhicule- Expérience limitée du conducteur en terme de conduite- Gardien passager transporté et victime- Conservation de la garde par le gardien- Absence de faute inexcusable du gardien-	74, 137, 254
Cass. 2e civ., 16 oct. 1990		<i>D.</i> 1990, IR, p. 254	Responsabilité du fait des choses- Garde – Définition- caractère exclusif et non cumulatif-	296
Cass. 2e civ., 24 oct. 1990 (n° 89-13.306)	Bull. civ. II, n° 210	<i>RTD civ.</i> 1991 p. 131, obs. P. Jourdain	Accident de la circulation- Implication du véhicule dans l'accident- Exigence de l'imputabilité du dommage à l'accident-	265
Cass. 2e civ., 10 mai 1991 (n° 90-12.257)	Bull. civ. II, n° 134		Accident de la circulation- Conducteurs coresponsables- Absence de faute- Partage de responsabilité- Parts viriles-	139

Cass. 2e civ., 16 oct. 1991 (n°90-11.880)	Bull. Civ. II, n° 253	<i>D.</i> 1992, somm. p. 273, obs. J.-L. Aubert <i>JCP éd. G.</i> 1992, II, 21934, note Ph. Conte <i>Gaz. Pal.</i> 1992, 2, somm. 283, obs. F. Chabas <i>RTD civ.</i> 1992, p. 125, obs. P. Jourdain	Accident de la circulation- Imputabilité du dommage à l'accident- Présomption tirée de l'implication du véhicule dans l'accident- Présomption simple-	267
Cass. 1re civ., 26 nov. 1991 (n° 89-20.371)			Accident de la circulation- Véhicule seul impliqué- Défaut de parallélisme du train avant du véhicule- Action en indemnisation d'un conducteur contre un vendeur- Garantie des vices cachés- Appel en garantie du fabricant du véhicule - Appel en garantie du fabricant des jantes - Absence de vice caché - Rôle du défaut dans la réalisation de l'accident non avéré- Absence de condamnation du vendeur-	127
Cass. 2e civ., 27 nov. 1991 (n° 90-11.326)	Bull. civ. II, n° 321		Accident de la circulation – Leçon de conduite- Motocyclette- Action en indemnisation de l'élève- Absence de qualité de conducteur-	61
Cass. 1re civ., 13 avr. 1992 (n° 90-11.634)			Accident de la circulation – Blocage du volant- Action récursoire du conducteur- Garantie des vices cachés- Condamnation du « garagiste-vendeur » -	33, 127
Cass. 2e civ., 24 juin 1992 (n° 90-22.165)	Bull. civ. II, n° 172	<i>D.</i> 1993, somm. p. 212, note J.-L. Aubert	Accident de la circulation- Propriétaire du véhicule impliqué- Application de la loi Badinter-	69, 70
Cass. 2e civ., 9 déc. 1992 (n° 91-13.483)	Bull. civ. II, n° 302		Accident de la circulation- Action récursoire du conducteur contre le propriétaire d'un chien- Conducteur totalement libéré de la charge de la réparation sur le terrain de la contribution à la dette -	127
Cass. 2e civ., 17 mars 1993 (n° 91-16.676)	Bull. civ. II, n° 107		Accident de la circulation- Implication- Lien de causalité avec le dommage non exigé-	88
Cass. 2e civ., 12 mai 1993 (n° 91-22.004)	Bull. civ. II, n° 170		Accident de la circulation- Trolleybus- Applicabilité de la loi Badinter-	92

Cass. 1re civ., 9 juin 1993 (n° 91-10.608/n° 91-11.216)	Bull. I, n° 213	<i>JCP éd. G.</i> 1994, II, 22202, note G. Viney <i>D.</i> 1994 p. 80, note Y. Dagorne-Labbé <i>RTD civ.</i> 1993, p. 833, obs. P. Jourdain	Explosion dans des silos à grain- Responsabilité du fait des choses- Absence de transfert des possibilités de prévenir le dommage au détenteur- Condamnation du propriétaire-	259
Cass. 2e civ., 9 juin 1993 (n° 91-12.452)	Bull. civ. II, n° 198		Loi du 5 juillet 1985- Accident de la circulation- Définition- Accident imputable à un élément étranger à la circulation- Exclusion de la qualification-	92
Cass. 2e civ., 9 juin 1993 (n° 91-20.675)	Bull. civ. II, n° 197	<i>Gaz. Pal.</i> 1993, pan. cass., p. 229	Accident de la circulation- Circulation à une vitesse excessive- Faute du conducteur-	127
Cass. 2e civ., 19 janv. 1994 (n° 91-13.812)		<i>Resp. civ. et assur.</i> 1994, chron. n° 7 <i>RTD civ.</i> 1994, p. 625, obs. P. Jourdain	Accident de la circulation- Véhicule seul impliqué- Action en indemnisation des ayants droit du conducteur contre les héritiers du propriétaire du véhicule- Loi du 5 juillet 1985- Exigence d'une faute du gardien-	75
Cass. 2e civ., 23 mars 1994 (n°92-14.296)	Bull. civ. II, n° 100	<i>JCP éd. G.</i> 1994, II, 22292, note P. Conte <i>D.</i> 1994 p. 299, note H. Groutel <i>RTD civ.</i> 1994, p. 627, obs. P. Jourdain	Accident de la circulation- Véhicule en stationnement- Implication – Exigence d'une manœuvre perturbatrice de la circulation- Abandon-	269
Cass. 1re civ., 17 janv. 1995 (n° 93-13.075)	Bull. civ. I, n° 43	<i>D.</i> 1995 p. 350, note P. Jourdain <i>RTD civ.</i> 1995, p. 631, note P. Jourdain <i>D.</i> 1996, p. 15, obs. G. Paisant	Blessure à l'œil- Cerceau- Obligation contractuelle de sécurité- Condamnation du fabricant-	175
Cass. 2e civ., 25 janv. 1995 (n°92-17.164)	Bull. civ. II, n°27	<i>Gaz. Pal.</i> 1995, 1, 315, note F. Chabas <i>RTD civ.</i> 1995 p. 382, obs. P. Jourdain	Accident de la circulation- Véhicule en stationnement- Implication – Exigence d'une manœuvre perturbatrice de la circulation- Abandon-	269

Cass. 2e civ., 8 mars 1995 (n°93-14.553)	Bull. civ. II, n°72	<i>Dr. et patr.</i> , juill.-août 1995, p. 74, obs. F. Chabas <i>JCP éd. G.</i> 1995, I, 3893, n° 16, obs. G. Viney <i>Resp. civ. et assur.</i> 1995, chron. n° 25 par H. Groutel	Accident de la circulation- Action en indemnisation des du conducteur contre le gardien du véhicule- Loi du 5 juillet 1985- Exigence d'une faute du gardien-	75
Cass. 2e civ., 28 juin 1995 (n° 93-20.540)	Bull. civ. II, n° 203	<i>JCP éd. G.</i> 1996, I, 3944, n° 20, obs. G. Viney	Accident de la circulation- Perte d'une roue par un véhicule- Heurt entre la roue et un autre véhicule- Collision en chaîne- Implication du véhicule ayant perdu la roue-	88, 268
Cass. 2e civ., 18 oct. 1995 (n° 93-19.146)	Bull. civ. II, n° 239	<i>D.</i> 1995, IR, p. 253	Collision entre un tramway et un piéton- Circulation sur site propre- Voie matériellement séparée de la voie normale de circulation- Inapplicabilité de la loi Badinter-	93
Cass. ass. Plén. 10 nov. 1995 (n° 94-13.912)	Bull. civ., n° 6	<i>D.</i> 1995, p. 633, rapp. Y. Chartier <i>JCP éd. G.</i> 1996, II, 22564, concl. M. Jéol et note G. Viney <i>Gaz. Pal.</i> 1996, 1, p. 174, concl. M. Jéol <i>Gaz. Pal.</i> 1997, 1, p. 82, note F. Chabas <i>Defrénois</i> 1996, p. 762, obs. D. Mazeaud <i>RTD civ.</i> 1996, p. 187, obs. P. Jourdain	Accident de la circulation- Faute inexcusable de la victime- Définition-	137
Cass. 2e civ., 24 janv. 1996 (n° 94-10.923)	Bull. civ. II, n°7	<i>Resp. civ. et assur.</i> 1996, comm. n° 91. et Chron. n° 12, par H. Groutel <i>RTD civ.</i> 1996, p. 409, obs. P. Jourdain	Accident de la circulation- Eclatement d'un pneu- Application de la loi Badinter- Action récursoire du conducteur- Responsabilité du fait des choses- Recevabilité-	130, 145, 254
Cass. 2e civ., 24 janv. 1996 (n° 94-13.678)	Bull. civ. II, n° 15	<i>JCP éd. G.</i> 1996, I, 3944, n° 25, obs. G. Viney <i>RTD civ.</i> 1996, p. 406, obs. P. Jourdain <i>D.</i> 1997, somm. p. 30, obs. D. Mazeaud	Accident de la circulation- Imputabilité du dommage à l'accident- Présomption tirée de l'implication du véhicule dans l'accident- Dommage révélé postérieurement à l'accident- Présomption écartée-	267

Cass. 3e civ., 31 janv. 1996 (n° 94-13.182)			Travaux de couverture- défaut du procédé d'étanchéité- agrément par les autorités compétentes- absence de recherche sur la durabilité des matériaux- condamnation du sous traitant	193
Cass. 2e civ., 28 fév. 1996 (n° 93-17.457/ 93-18.012/ 93-18.356)	Bull. civ. II, n° 37	<i>Resp. civ. et assur.</i> 1996, comm. n° 168 et chron. n° 22 par H. Groutel	Accident entre deux véhicule- Activité sportive- Comptition- Circuit fermé exclusivement dédié à l'activité sportive- Absence d'accident de la circulation-	92
Cass. 2e civ., 29 mai 1996 (n° 94-19.823)	Bull. civ. II, n° 108	<i>D.</i> 1997, p. 213, note G. Blanc	Accident- Tramway- Circulation du tramway sur une voie matériellement séparée de la voie normale de circulation- Site propre- Inapplicabilité de la loi Badinter-	93
Cass. 2e civ., 19 fév. 1997 (n° 95-14.034)	Bull. civ. II, n° 41	<i>D.</i> 1997, p. 384, note Ch. Radé <i>JCP éd. G.</i> 1998, II, 10005, note Ph. Brun <i>JCP éd. G.</i> 1997, I, 4070, n° 32 s., obs. G. Viney <i>Resp. civ. et assur.</i> 1997, comm. n° 163, note H. Groutel	Accident de la circulation- Loi Badinter- Exigence de l'imputabilité du dommage à l'accident-	265, 267
CJUE, 29 mai 1997 (C-300/95)		<i>D.</i> 1998, p. 488, note A. Penneau <i>JCP éd. G.</i> 1997, I, 4070, n° 31, obs. G. Viney	Action en manquement- Transposition de la directive du 25 juillet 1985- Royaume Uni- Transposition correcte-	195, 196
Cass. 2e civ. 2 juil. 1997 (n° 96-10.298)	Bull. civ. II, n° 209	<i>D.</i> 1997, p. 448, obs. H. Groutel <i>D.</i> 1998, somm., p. 203, obs. D. Mazeaud <i>RTD civ.</i> 1997, p. 959, obs. P. Jourdain	Accident de la circulation- Action en indemnisation des du conducteur contre le gardien- Suffisance des conditions posées par la loi du 5 juillet 1985-	70, 254
Cass. 2e civ., 14 janv. 1998 (n° 95-18.617)	Bull. civ. II, n° 6	<i>D.</i> 1998, p. 174, note H. Groutel <i>JCP éd. G.</i> 1998, II, 10045, note P. Jourdain <i>RTD civ.</i> 1998, p. 393, obs. P. Jourdain	Accident de la circulation- Action récursoire d'un conducteur fautif contre un conducteur non fautif – Irrecevabilité-	126, 136
Cass. 1re civ., 27 janv. 1998 (n° 96-11.603)	Bull. civ. I, n° 33	<i>D. aff.</i> 1999, p. 330, obs. J. F. <i>Resp. civ. et assur.</i> 1998, n° 127	Scie circulaire- Accident- Responsabilité contractuelle- Délivrance d'un visa d'examen technique –Absence d'exonération du fabricant-	165

Cass. 2e civ., 18 mars 1998 (n° 96-13.726)	Bull. civ. II, n°88		Accident de la circulation- Implication- Définition-	87
Cass. 2e civ., 29 avr. 1998 (n° 96-18.421)	Bull. civ. II, n°129		Accident de la circulation- Véhicule heurté- Présomption d'implication-	56, 86
CA Toulouse, 7 juil. 1998		<i>Gaz. Pal.</i> 16 juin 2001, n° 167, p. 15	Accident d'avion- Demande en indemnisation contre le fabricant de l'appareil et les équipementiers- Droit commun de la responsabilité civile- Absence de condamnation du fabricant de l'appareil et des équipementiers-	110, 111, 233
Cass. 3e civ., 8 juil. 1998 (n° 96-14.520)	Bull. civ. III, n° 157		Désordre d'une dalle de garage- Dépassement de la limite de charge- Source exclusive du désordre- Imputabilité au syndicat de copropriétaires- Cause étrangère totalement exonératoire pour le maître d'ouvrage, l'architecte et l'entrepreneur-	146
Cass. 1re civ., 16 juil. 1998 (n° 96-180)	Bull. civ. I, n° 260	<i>Dal. Aff.</i> 1998, p. 1530, obs. S. P.; <i>JCP éd. G.</i> 1998, II, 10143, note R. Martin	Perte de chance- Définition- Indemnisation de la chance perdue-	121
Cass. 1re civ., 6 oct. 1998 (n° 96-12.540)	Bull. civ. I, n° 269	<i>D. Affaires</i> 1998, p. 1809, obs. J. F. <i>JCP éd. G.</i> 1999, II, 10186, note Y. Aubrée <i>RTD civ.</i> 1999, p. 113, obs. P. Jourdain	Accident ferroviaire- Train commençant à s'élaner après le signal du départ- Victime montée sur le marchepied- Saut du marche pied- Faute de la victime – Cause exclusive de son dommage-	146
Cass. 1re civ., 6 oct. 1998 (n° 96-15.660)	Bull. civ. I, n° 276	<i>JCP éd. E</i> 1999, n°9/10; note L. Leveneur	Défaillance d'un système de télésurveillance- Dommage- Action en indemnisation – Perte de chance d'éviter le sinistre- Perte de chance retenue-	120
Cass. 1re civ., 5 janv. 1999 (n° 97-10.547)		<i>D.</i> 2000, somm. p. 285, obs. G. Pignarre <i>Resp. civ. et assur.</i> 1999, n° 71	Médicament- Explosion après réchauffement- Responsabilité contractuelle- Obligation d'information- Condamnation du fabricant-	180
Cass. 2e civ., 1 avril 1999 (n° 97-15.681)			Accident de la circulation- Perte de contrôle- Glissement du véhicule sur la chaussée mouillée- Faute retenue contre le conducteur-	128

Cass. 1re civ., 29 juin 1999 (n° 97-14.254)	Bull. civ. I, n° 220		Décès- Domaine médical- Action en indemnisation- Perte de chance d'éviter la mort et les dommages en découlant- Perte de chance retenue-	121
Cass. ass. plén., 25 fév. 2000 (n° 97-17.378/ 97-20.152)	Bull. civ., n° 2	<p><i>GAJC</i>, 11e éd., n° 217</p> <p><i>BICC</i> 15 avr. 2000, concl. R. Kessous, note Ponroy</p> <p><i>D.</i> 2000, p. 673, note Ph.Brun</p> <p><i>D.</i> 2000, somm. p. 467, obs. Ph. Delebecque</p> <p><i>JCP éd. G.</i> 2000, II, 10295, note R. Kessous et M. Billiau</p> <p><i>JCP éd. G.</i> 2000, I, 241, n° 16 s., obs. G. Viney</p> <p><i>Gaz. Pal.</i> 2000, n° 237, p. 36, note F. Rinaldi</p> <p><i>Resp. civ. et assur.</i> 2000, chron. 11 par H. Groutel et chron. 22 par Ch. Radé</p> <p><i>RTD civ.</i> 2000, p. 582, obs. P. Jourdain</p>	Epandage d'insecticides- Hélicoptère- endommagement des végétaux- Action en indemnisation dirigée contre le pilote- Responsabilité du commettant du fait du préposé- Délimitation de la responsabilité du préposé- Les limites de sa mission- Responsabilité du commettant-	243
Cass. 2e civ., 31 mai 2000 (n° 98-21.203)	Bull. civ. II, n°91	<i>Resp. civ. et assur.</i> 2000, n°259, note H. Groutel	Accident de la circulation- Qualité de conducteur- Personne assise sur le siège réservé au passager-	57

Cass. 2e civ., 29 juin 2000 (n° 98-18.847)	Bull. civ. II, n° 105	<i>D.</i> 2000, IR, p. 226 <i>JCP éd. G.</i> 2001, II, 571 p.1501, note D. Bailloeuil <i>Resp. civ. et assur.</i> 2000, n° 294, note H. Groutel	Accident de la circulation – Leçon de conduite- Action en indemnisation de l’élève- Absence de qualité de conducteur- Inapplicabilité de l’article 4 de la loi Badinter-	60, 63
Cass. 2e civ., 13 juil. 2000 (n° 98-21.530)	Bull. civ. II, n° 126	<i>D.</i> 2000, IR, p. 225 <i>Resp. civ. et assur.</i> 2000, comm. n°324, note H. Groutel. <i>LPA</i> 12 juillet 2001, p. 24, note C. Marie <i>RTD civ.</i> 2000, p. 847, note P. Jourdain	Accident de la circulation- Heurt entre un véhicule en mouvement et des chevaux- Déclenchement d’un système d’alarme d’un véhicule en stationnement- Implication du véhicule en stationnement-	88, 89
Cass. 2e civ., 13 juil. 2000 (n° 99-11.122)			Accident de la circulation- Perte de contrôle du véhicule- Déport inexplicé sur la voie de circulation inverse- Faute du conducteur- Application de l’article 4 de la loi Badinter-	128
Cass. 2e civ., 12 oct. 2000 (n° 99-10.734)		<i>JCP éd. G.</i> 2001, I, 338, n° 15 s., obs. G. Viney <i>Resp. civ. et assur.</i> 2000, n° 357; <i>RTD civ.</i> 2001, p. 372, obs. Jourdain	Propriétaire d’une chose- Irresponsabilité- Nécessité du transfert à un tiers des moyens de prévenir l’accident-	259
Cass. 1re civ., 6 fév. 2001 (n°98-20.776)	Bull. civ. I, n° 22	<i>D.</i> 2001, somm. p.1135, obs. Ph. Delebecque <i>JCP éd. G</i> 2001, II, 10567, note Legros <i>JCP éd. E</i> 2001, p. 1238, note D. Mainguy et J. B. Seube <i>Deffrénois</i> 2001, p. 708, obs. Libchaber <i>CCC</i> 2001, comm. n° 82, note L. Leveneur <i>RTD com.</i> 2001, p. 413, obs. É Loquin <i>Rev. crit. DIP</i> 2001, 522, obs. F. Jault-Seseke	Droit international privé- Chaîne de contrats translatifs de propriété- Clause d’arbitrage international circulation-	203

Cass. 3e civ., 28 mars 2001 (n° 99-14.721)		CCC 2001, n° 118, note L. Leveneur RDI 2001, p. 259, obs. Ph. Malinvaud	Chaîne de contrats translatifs de propriété- Clause dans un contrat- Principe selon lequel l'accessoire suit le principal- Circulation de la clause-	203
Cass. 2e civ., 29 mars 2001 (n° 99-10.735)	Bull. civ. II, n° 68	D. 2001, IR, p. 1285 Resp. Civ. et assur. 2001, chron. 14, par H. Groutel Dr. et patr. juill.-août 2001, p. 106, obs. F. Chabas RTD civ. 2001, p. 598, obs. P. Jourdain	Obligation <i>in solidum</i> - Recours d'un coresponsable non fautif contre un coresponsable fautif- Recevabilité-	139
Cass. 1re civ., 15 mai 2001 (n° 99-15.184)			Accident de la circulation - Véhicule d'occasion- Système de freinage défectueux - Causes hypothétiques- Responsabilité contractuelle- Absence de condamnation du garagiste-	110
Cass. 2e civ., 21 juin 2001 (n° 00-10.138)		Resp. civ. et assur. 2001, comm. n° 295	Accident de la circulation- Absence de contact entre le véhicule et un autre véhicule ou le siège du dommage- Implication-	269
Cass. 2e civ., 5 juil. 2001 (n° 00-10.446)		Gaz. Pal. 29 novembre 2001, n° 333, p. 9, note F. Ghilain	Accident de la circulation- Perte de contrôle du véhicule- Déport sur la voie de circulation inverse- Survenance d'un sanglier- Faute du conducteur- Prévisibilité de la survenance d'un sanglier- Absence d'exonération - Application de l'article 4 de la loi Badinter-	97, 128, 142
TGI Aix-en-Provence, 2 oct. 2001		D. 2001, IR, 3092	Explosion d'une plaque en vitrocéramique d'un "insert" de cheminée- Causes du sinistre indéterminées- Applicabilité de la responsabilité du fait des produits défectueux-	177
Cass. 1re civ., 2 oct. 2001 (n° 99-15.828)			Accident d'avion- Demande en indemnisation contre le constructeur de l'appareil- Agrément de l'appareil par la Direction générale de l'aviation civile- Absence de vice de l'appareil- Responsabilité du constructeur de l'appareil non retenue-	110, 112

Cass. 2e civ., 15 nov. 2001 (n° 99-16.888)			Accident de la circulation- Perte de contrôle du véhicule à la suite de l'éclat du pare-brise- Faute retenue contre le conducteur-	128
Cass. 3e civ., 28 nov. 2001 (n° 00-15.058)			Fabricant- Recherche relative à la compatibilité entre des matériaux- Obligation-	193
Cass. 1re civ., 8 janv. 2002 (n°99-17.978)			Défaut d'un véhicule- Vitesses difficiles à passer- Action de l'acheteur contre le vendeur- Appel en garantie - Constructeur du véhicule- Obligation de renseignement- Manquement à l'obligation de renseignement- Condamnation du vendeur- Garantie non due par le constructeur du véhicule-	201
Cass. 1re civ., 9 avril 2002, (n°00-13.314)	Bull. civ. I, n° 116	<i>D.</i> 2002, IR, p. 1469	Perte de chance- Définition- Indemnisation de la chance perdue-	120
Cass. 2e civ., 11 avr. 2002 (n° 00-13.387)	Bull. civ. II, n° 72	<i>JCP éd. G.</i> 2002, I, 186, n° 33, note G. Viney <i>Resp. civ. et assur.</i> 2002, chron. 9, obs. H. Groutel <i>RTD civ.</i> 2002, p. 519, note P. Jourdain <i>Dr. et patr.</i> sept. 2002, p. 100, obs. F. Chabas	Accident de la circulation- Détachement de deux roues et d'un tambour de frein- Action en indemnisation dirigée contre un « conducteur préposé » - Conservation de la garde de la structure du véhicule par le « propriétaire commettant »-	254, 257
CA Riom , 24 avr. 2002			Accident de la circulation- Déclenchement de l'airbag- Brûlures- Action en indemnisation- Responsabilité du fait des produits défectueux- Positionnement des événements d'évacuation de l'air chaud- Défaut d'information- Reconnaissance d'un défaut de sécurité- Condamnation du constructeur automobile-	118

<p>CJUE, 25 avr. 2002 (C-52/00)</p>		<p><i>D.</i> 2002, AJ, p. 1670, obs. C. Rondey <i>D.</i> 2002, p. 2462, note Ch. Larroumet <i>D.</i> 2002, somm. p. 2937, note J.-P. Pizzio <i>JCP éd. G.</i> 2002, p. 2164, note G. Viney <i>Contrats, conc. consom.</i> 2002, n° 117, note G. Raymond <i>RTD civ.</i> 2002, p. 523, note P. Jourdain <i>RTD civ.</i> 2002, p. 868, obs. J. Raynard <i>RTD com.</i> 2002, p. 585, obs. M. Luby <i>Contrats, conc. consom.</i> 2003, p. 7, note P. Oudot <i>RDC</i> 2003, p. 107, obs. Ph. Brun</p>	<p>Action en manquement- Transposition de la directive du 25 juillet 1985- France- Transposition incorrecte-</p>	<p>157, 166</p>
<p>CJUE, 25 avr. 2002 (C-154/00)</p>		<p><i>RTD civ.</i> 2002, p. 868, obs. J. Raynard <i>RTD com.</i> 2002, p. 585, obs. M. Luby <i>JCP éd. G.</i> 2002, p. 2164, note G. Viney <i>Contrats, conc. consom.</i> 2002, n° 117, note G. Raymond <i>Contrats, conc. consom.</i> 2003, p. 7, note P. Oudot</p>	<p>Action en manquement- Transposition de la directive du 25 juillet 1985- Grèce- Transposition incorrecte-</p>	<p>157</p>

CJUE, 25 avr. 2002 (C-183/00)		<i>RTD civ.</i> 2002, p. 868, obs. J. Raynard <i>RTD com.</i> 2002, p. 585, obs. M. Luby <i>D.</i> 2002, p. 2458, note J. Calais-Auloy <i>D.</i> 2002, p. 2462, note Ch. Larroumet <i>JCP éd. G.</i> 2002, p. 2164, note G. Viney <i>Contrats, conc. consom.</i> 2002, n° 117, note G. Raymond <i>Contrats, conc. consom.</i> 2003, p. 7, note P. Oudot <i>RDC</i> 2003, p. 107, obs. Ph. Brun <i>LPA</i> 19 mai 2003, n° 99, p. 4 note S. Robin-Olivier et J.-S. Bergé	Question préjudicielle- Juge espagnol- Interprétation de la directive du 25 juillet 1985- Article 13- Primauté de la responsabilité du fait des produits défectueux-	157
CA Amiens, 3 mai 2002 (n° 99-00.283)			Contrat- Pose d'une alarme dans un véhicule- Clause exclusive de garantie pour tout dommage en cas de non fonctionnement de l'alarme- Clause réputée non écrite-	201
Cass. 2e civ., 6 juin 2002 (n° 00-10.187 / 00-11.233)	Bull. civ. II, n°114	<i>D.</i> 2002, IR, p. 2029	Accident de la circulation- Responsabilité <i>in solidum</i> du conducteur et du gardien-	69
Cass. 2e civ., 11 juil. 2002 (n° 01-01.666)	Bull. civ. II, n° 160	<i>Resp. civ. et assur.</i> 2002, comm. n° 331	Accident de la circulation- Accident de la circulation- Implication de tous les véhicules intervenus à quelque titre que ce soit-	267
CA Colmar, 30 oct. 2002			Accident de la circulation- Détachement d'une roue- Action en indemnisation d'un passager contre le conducteur (loi Badinter) et le vendeur du véhicule (droit commun)- Appel en garantie du garagiste par le vendeur- Appel en garantie du vendeur par le conducteur- Garantie des vices cachés- Garantie totale due par le vendeur-	127

Cass. 1re civ., 6 nov. 2002 (n° 99-21.203)	Bull. civ. II, n° 258	<i>JCP éd. G.</i> 2003, I, 152, n° 32 s., obs. G. Viney <i>CCC</i> 2003, comm. n° 53, note L. Leveneur <i>LPA</i> 1 ^{er} sept. 2003, n° 174, p. 11 note F. Bastien-Rabner <i>RTD civ.</i> 2003, p. 301, obs. P. Jourdain <i>RDC</i> 2003, p. 59, obs. Ph. Stoffel-Munck	Forme majeure- Définition- Suffisance de l'irrésistibilité-	145
Cass. 2e civ., 14 nov. 2002 (n° 00-20.594)	Bull. civ. II, n° 252		Accident de la circulation- Absence de contact entre la victime et le véhicule- Implication du véhicule admise- -	87, 269
Cass. 1re civ., 19 nov. 2002 (n° 98-21.664)			Accident d'avion- Demande en indemnisation dirigée contre le fabricant de l'appareil et les équipementiers- Droit commun de la responsabilité civile- Absence de condamnation du fabricant de l'appareil et des équipementiers-	235
CA Nîmes, 7 janv. 2003			Accident de la circulation- Perte de contrôle du véhicule- chaussée glissante- Pellicule de terre humide- Action en indemnisation d'un conducteur contre une cimenterie- Faute de négligence ou d'imprudence- Condamnation de la cimenterie-	129
Cass. 1re civ., 27 mars 2003 (n° 01-00.850)	Bull. civ. II, n°76	<i>JCP éd. G.</i> 2004, I, 101, n°13, obs. G. Viney; <i>RGDA</i> 2003, p. 504, note J. Landel (1re esp)	Lien de causalité- Equivalence des causes- Principe-	195
Cass. 2e civ., 24 avr. 2003 (n° 01-13.017)	Bull. civ. II, n° 104	<i>D.</i> 2003, IR, p. 1266 <i>RTD civ.</i> 2003, p. 515, obs. P. Jourdain	Camion de balayage- Gravillons projetés sur un trottoir- Implication du camion de balayage-	88
Cass. 2e civ., 5 juin 2003 (n° 00-22.114)			Loi du 5 juillet 1985- Qualité de conducteur- Appréciation souveraine des juges du fond-	58

Cass. 2e civ., 19 juin 2003 (n° 00-18.991)	Bull. civ. II, n° 198	<i>D.</i> 2003, IR, p. 2414 <i>RGDA</i> 2003, p. 729, note L. Landel <i>RTD civ.</i> 2003, p. 722, obs. P. Jourdain	Accident de la circulation- Loi du 5 juillet 1985- Qualité de gardien- Propriétaire présumé gardien-	69, 70, 254
Cass. 2e civ., 26 juin 2003 (n° 00-22.250)	Bull. civ. II, n° 206	<i>D.</i> 2003, IR, p. 1881 <i>Resp. civ. et assur.</i> 2003, chron. 24, par H. Groutel <i>RGDA</i> 2003, p. 721, note J. Landel <i>RTD civ.</i> 2003, p. 720, obs. P. Jourdain	Accident – Loi du 5 juillet 1985- Survenance dans un hall d'immeuble- Exclusion de la qualification d'accident de la circulation-	92
Cass. 2e civ., 3 juil. 2003 (n° 01-11.396)		<i>Resp. civ. et assur.</i> 2003, comm. n° 292	Accident de la circulation- Absence de contact entre le véhicule et un autre véhicule ou le siège du dommage- Implication-	269
CA Versailles, 12 sept. 2003 (n° 1997-4862)		<i>D.</i> 2003, IR, p. 2549	Produit de santé- Présentation- Mention d'effets indésirables- Appréciation de l'existence d'un défaut de sécurité- Bilan bénéfiques risques-	181

Cass. 1re civ., 23 sept. 2003 (n° 01-13.063)	Bull. civ. I, n° 188	<p><i>D.</i> 2004, p. 898, note Y.-M. Serinet et R. Mislawski</p> <p><i>D.</i> 2004, Somm. p.1344, note D. Mazeaud</p> <p><i>JCP éd. G.</i> 2003, II, 10179, note N. Jonquet, A.-C. Maillols, D. Mainguy et M. Terrier</p> <p><i>JCP éd. G.</i> 2004, I, 101, n° 23 note G. Viney</p> <p><i>JCP éd. E.</i> 2003, p. 1749, note P. Mistretta et T. Faict</p> <p><i>Resp. civ. et assur.</i> 2003, chron. 28, note C. Radé</p> <p><i>Contrats, conc. consom.</i> 2003, comm. n° 177 ou chron. 2, note F. Paul</p> <p><i>Dr. et patr.</i> janvier 2004, p. 87, obs. F. Chabas</p> <p><i>RLDC</i> 2004/1, n° 9, note S. Hocquet-Berg</p> <p><i>LPA</i> 16 janvier 2004, note A. Gossement</p> <p><i>LPA</i> 22 avril 2004, n° 81, p.° 9, note G. Mémenteau</p> <p><i>Gaz. Pal.</i> 6 avril 2004, n° 97, p. 2, note L. Pitet</p> <p><i>RTD civ.</i> 2004, p. 101, obs. P. Jourdain</p>	Vaccination contre l'hépatite B- Sclérose en plaques- Action en indemnisation- Responsabilité du fait des produits défectueux- Nécessité de la démonstration d'un lien de causalité-	113, 114, 161
---	----------------------	---	--	---------------

Cass. 2e civ., 20 nov. 2003 (n° 01-17.977)	Bull. civ. II, n°355	<i>D.</i> 2003, p. 2902 concl. R. Kessous <i>D.</i> 2003, p. 2902 note L. Grynbaum <i>D.</i> 2004, somm., p. 1344, obs. D. Mazeaud <i>JCP éd. G.</i> 2004, I, 163, n° 36 s., obs. G. Viney <i>Resp. civ. et assur.</i> 2004, chron. 5, par C. Radé <i>RTD civ.</i> 2004, p. 103, obs. P. Jourdain	Tabac- Cancer du poumon- Action en indemnisation- Responsabilité du fait des choses- Inapplicabilité de la dissociation de la garde de la structure et du comportement-	237
Cass. 2e civ., 13 mai 2004 (n° 02-17.545)	Bull. civ. II, n° 224	<i>D.</i> 2005, pan., p. 191, obs. P. Jourdain	Accident de la circulation- Implication- Définition- Intervention du véhicule à quelque titre que ce soit-	267
Cass. 2e civ., 24 juin 2004 (n° 02-20.208)	Bull. civ. II, n°308	<i>Dr. et patr.</i> , déc. 2004, p. 82 obs. F. Chabas <i>D.</i> 2005, pan. p. 1321, obs. H. Groutel <i>Gaz. Pal.</i> 5-6 novembre 2004, n° 311, p. 9 note D. Sardin <i>RGDA</i> 2004, p. 96, note J. Landel.	Loi du 5 juillet 1985- Véhicule terrestre à moteur- Définition-	90
Cass. 2e civ., 8 juil. 2004 (n°02-21.575)	Bull. civ. II, n° 343	<i>D.</i> 2004, IR, p. 2836	Accident de la circulation- Coresponsabilité- Conducteurs coimpliqués fautifs-	139
Cass. 2e civ., 8 juil. 2004 (n°03-12.323)	Bull. civ. II, n° 345		Chute du conducteur d'une motocyclette sous les roues d'un ensemble routier- Absence de contact entre l'ensemble routier et la motocyclette- Exigence d'une manœuvre perturbatrice- Condition non remplie- Absence d'implication de l'ensemble routier-	269
Cass. 2e civ., 23 sept. 2004 (n° 03-10.672)		<i>Resp. civ. et assur.</i> 2004, comm. n°317	Chute d'un plateau d'échafaudage- Responsabilité du fait des choses- Application de la garde de la structure et du comportement- Vice interne- Responsabilité du gardien de la structure	238

Cass. 2e civ., 4 nov. 2004 (n°03-16.424)	Bull. civ. II, n° 483	<i>D.</i> 2004, IR, p. 3118 <i>Resp. civ. et assur.</i> 2005, étude 2, par H. Groutel <i>RTD civ.</i> 2005, p. 152, obs. P. Jourdain	Accident de la circulation- Action en indemnisation du gardien contre le conducteur- Loi du 5 juillet 1985- Action recevable-	74
Cass. 2e civ., 24 fév. 2005 (n° 03-18.135)	Bull. civ. II, n° 52	<i>D.</i> 2005, p. 1395, note N. Damas <i>RTD civ.</i> 2005, p. 407, obs. P. Jourdain	Plongeon dans un étang à partir d'un tremplin- Blessure- Tremplin destiné aux vélos tout terrain- Responsabilité du fait des choses- Chose ne présentant aucun risque en cas d'utilisation normale- Usage de la chose détourné sciemment par la victime- Absence d'anormalité de la chose- Gardien non responsable-	163
Cass. 2e civ., 17 mars 2005 (n°03-20.393)			Accident de la circulation- Caractère d'ordre public de la loi du 5 juillet 1985- Conception juridique de la garde- Condamnation du gardien-	254
Cass. 1re civ., 5 avr. 2005 (n° 02-11.947)	Bull. civ. I, n° 173	<i>D.</i> 2005, p. 2256, note A. Gorny <i>D.</i> 2006, Pan., p. 1931, obs. P. Jourdain <i>D.</i> 2006, p. 1938, obs. Ph. Brun <i>JCP éd. G.</i> 2005, I, 149, n° 7, obs. G. Viney <i>JCP éd. G.</i> 2005, II, 10085, note L. Grynbaum <i>Dr. et patr.</i> Septembre 2005, p. 104, obs. F. Chabas <i>Resp. civ. et assur.</i> 2005, n° 189, note C. Radé <i>LPA</i> 21 juin 2005, n° 122, p. 9, note Ch. Héning et A. Maillols <i>LPA</i> 12 juillet 2005, n° 137, p. 16, note V. Rebeyrol <i>RTD civ.</i> 2005, p. 607, obs. P. Jourdain	Traitement médicamenteux pour la crise de goutte- Syndrome de Lyell- Action en indemnisation contre deux fabricants de deux médicaments- Responsabilité du fait des produits défectueux- Reconnaissance d'un lien de causalité entre l'un des médicament (colchimax) et la maladie par la Communauté scientifique- Caractérisation d'un défaut de sécurité- Présomptions de fait- Responsabilité du fabricant retenue- Absence de caractérisation d'un défaut de sécurité du second médicament (zyrolic)- Insuffisance de la dangerosité- Absence de condamnation du fabricant-	115, 181

Cass. 1re civ., 21 juin 2005 (n° 02-18.815)	Bull. civ. I, n° 275	<i>D.</i> 2006, p. 565, note S. Lambert	Médicament vétérinaire- Mort partielle des animaux traités- Responsabilité du fait des produits défectueux- Caractérisation du défaut de sécurité- Prise en considération du défaut d'information sur le conditionnement primaire-	164, 184
Cass. 2e civ., 13 oct. 2005 (n° 04-17.428)	Bull. civ. II, n° 246	<i>D.</i> 2006, p. 425, note É. Cornut <i>JCP éd. G.</i> 2006, II, 10004, note G. Kessler <i>JCP éd. G.</i> 2006, I, 111, n° 11, obs. Ph. Stoffel-Munck <i>Resp. civ. et assur.</i> 2005, n° 348, note H. Groutel.	Accident de la circulation – Conducteur victime- Conduite sous l'empire d'un état alcoolique ou de stupéfiante- Faute de nature à limiter ou exclure son droit à indemnisation -	132, 241
Cass. 3e civ., 8 nov. 2005 (n° 04-17.701)	Bull. civ. III, n° 212		Faute de la victime- Cause unique du dommage- Effet totalement exonératoire-	146
Cass. 2e civ., 17 nov. 2005 (n°03-20.551)	Bull. civ. II, n° 29	<i>D.</i> 2005, IR, p. 2971, note É. Chevrier <i>D.</i> 2006, pan., p. 1940 , obs. Ph. Brun <i>Gaz. Pal.</i> 20 mai 2006, n° 140, p. 30 note Ph. Coursier <i>Resp. civ. et assur</i> 2005, étude 19, par H. Groutel <i>RD rur.</i> 2006, n° 1, note P. Guerder <i>RTD civ.</i> 2006, chron. 9, p. 134, obs. P. Jourdain	Opération d'ensilage- Heurt entre un tracteur et une personne- Applicabilité de la loi du 5 juillet 1985-	214

Cass. 2e civ., 4 janv. 2006 (n° 04-14.841)	Bull. civ. II, n°1	<i>D.</i> 2006, p. 2443, note J. Mouly <i>D.</i> 2006, pan., p. 1939, obs.Ph. Brun <i>Gaz. Pal.</i> 2006, 12 août 2006 n° 224, p. 16, note A. Paulin <i>LPA</i> 23 mars 2006, n° 59, p. 8. note C. Boismain <i>RTD civ.</i> 2006. 337, obs. P. Jourdain	Accident entre deux véhicule- Activité sportive- Entraînement- Circuit fermé exclusivement dédié à l'activité sportive- Absence d'accident de la circulation-	92
CJUE, 10 janv. 2006 (C-402/03)		<i>RTD civ.</i> 2006, p. 333, note P. Jourdain <i>D.</i> 2006 p. 1259, obs. C. Nourissat	Question préjudicielle- Interprétation de la directive du 25 juillet 1985- Article 13- Primauté de la responsabilité du fait des produits défectueux-	157, 174
Cass. 1re civ., 24 janv. 2006 (n° 03-19.534)	Bull. civ. I, n° 33	<i>D.</i> 2006, p. 1273, note L. Neyret <i>JCP éd. G.</i> 2006, II, 10082, note L. Grynbaum <i>LPA</i> 3 mars 2006, n° 45 p. 6, avis de l'avocat général J.-D. Sarcelet	Vaccination- Mention du risque de neuropathie- Appréciation de l'existence d'un défaut de sécurité- Bilan bénéfiques risques- Absence de défaut de sécurité-	180, 181
Cass. 1re civ., 24 janv. 2006 (n° 03-20.178)	Bull. civ. I, n° 34	<i>D.</i> 2006, pan., p. 1931, obs. P. Jourdain <i>JCP éd. G.</i> 2006, II, 10082, note L. Grynbaum <i>JCP éd. G.</i> 2006, I, 166, n° 4 s., obs. Ph. Stoffel-Munck <i>Resp. civ. et assur.</i> 2006, n° 89, note C. Radé <i>LPA</i> 13 juillet 2006, concl. J.-D. Sarcelet <i>RDSS</i> 2006, p. 495, note J. Peigné <i>RDC</i> 2006, p. 841, obs. J.-S. Borghetti <i>RTD civ.</i> 2006, p. 323, obs. P. Jourdain	Hormones de croissance- Maladie de Creutzfeldt-Jacob- Inapplicabilité de la responsabilité du fait des produits défectueux- Responsabilité contractuelle- Manquement à la prudence- Reconnaissance d'un lien de causalité- Condamnation du fabricant-	115

Cass. 1re civ., 24 janv. 2006, (n° 02-16.648)	Bull civ. I, n°35	<i>D.</i> 2006, pan., p. 1931, obs. P. Jourdain <i>JCP éd. G.</i> 2006, II, 10082, note L. Grynbaum	Prise d'un médicament- Hypertension artérielle primitive- Mention de l'effet indésirable- Appréciation de l'existence d'un défaut de sécurité- Bilan bénéfices risques- Lien de causalité- Incertitude scientifique- Présomptions de fait- Reconnaissance d'un lien de causalité juridique-	115, 312
CA Angers, 8 mars 2006 (n° 05/01027)			Fracture spontanée d'une prothèse de hanche- Responsabilité du fait des produits défectueux- Condamnation solidaire du producteur du produit fini et du producteur du produit incorporé- Preuve non rapportée du rôle causal exclusif du défaut du produit incorporé- Absence de recours du producteur du produit fini à l'encontre du producteur du produit incorporé-	200, 261
CA Toulouse, 14 mars 2006 (n° 05/00654)			Fracture spontanée d'une prothèse de hanche- Responsabilité du fait des produits défectueux- Appel en garantie du fabricant du produit incorporé par le producteur du produit fini- Preuve non rapportée du rôle causal exclusif du défaut du produit incorporé- Absence de recours au tout du producteur du produit fini-	200, 261
CJUE, 14 mars 2006 (C-177/04)	Rec. 2006 p. I-02461	<i>Gaz. Pal.</i> 10 juin 2006, n° 161, p. 55, note J. Peigné <i>RLDC</i> 1 ^{er} avr. 2006, p. 20, note C. Kleitz	Recours en manquement- Transposition de la directive du 25 juillet 1985- France- Qualité de producteur- Transposition incorrecte-	173
CA Versailles 17 mars 2006 (n°04/08327)			Vaccination contre l'hépatite B- Sclérose en plaques- Responsabilité du fait des produits défectueux- Sécurité du produit- Conformité aux normes- Défaut de sécurité non caractérisé- Absence de condamnation du producteur-	165

Cass. 2e civ., 29 mars 2006 (n° 03-19.843)	Bull. civ. II, n° 90	<i>JCP éd. E</i> 2006, 2224, n°10, obs. I. Bon-Garcin	Accident de la circulation- Action en indemnisation dirigée contre le gardien- Propriétaire non présent sur les lieux de l'accident- Circonstance indifférente- Indemnisation due par le gardien-	70, 92
Cass. ass. Plén., 14 avr. 2006 (n° 02-11.168)	Bull. civ., n° 5	<p>BICC 1er juil. 2006, rapp. Petit, concl. de Gouttes</p> <p><i>D.</i> 2006 p. 1577, note P. Jourdain</p> <p><i>D.</i> 2007, IR, p. 1131, obs. I. Gallmeister;</p> <p><i>D.</i> 2007, pan., p. 1933, obs. Ph. Brun</p> <p><i>JCP éd. G.</i> 2006, II, 10087, note P. Grosser</p> <p><i>JCP éd. E</i> 2006, 2224, n°11, obs. C. Legros</p> <p><i>Gaz. Pal.</i> 11 juillet 2006 n° 192, p. 7, concl. R. de Gouttes</p> <p><i>Defrénois</i> 2006, 1212, obs. É. Savaux</p> <p><i>RLDC</i> 2006/29, n° 2129, note S. A. Mekki</p> <p><i>LPA</i> 6 juill. 2006, p. 14, note Y. Le Magueresse</p> <p><i>RTD civ.</i> 2006, p. 775, obs. P. Jourdain</p> <p><i>D.</i> 2006, p. 1577, note P. Jourdain</p>	Force majeure- Définition-	144, 145

Cass. ass. Plén., 14 avr. 2006 (n° 04-18.902)	Bull. civ., n° 6	BICC 1er juil. 2006, rapp. Petit, concl. de Gouttes <i>D.</i> 2006 p. 1577, note P. Jourdain <i>D.</i> 2007, IR, p. 1131, obs. I. Gallmeister <i>D.</i> 2007, pan., p. 1933, obs. Ph. Brun <i>JCP éd. G.</i> 2006, II, 10087, note P. Grosser <i>JCP éd. E</i> 2006, 2224, n°11, obs. C. Legros <i>Gaz. Pal.</i> 11 juillet 2006 n° 192, p. 7, concl. R. de Gouttes <i>Deffrénois</i> 2006, 1212, obs. É. Savaux <i>RLDC</i> 2006/29, n° 2129, note S. A. Mekki <i>LPA</i> 6 juill. 2006, p. 14, note Y. Le Magueresse <i>RTD civ.</i> 2006, p. 775, obs. P. Jourdain <i>D.</i> 2006, p. 1577, note P. Jourdain	Force majeure- Définition-	144, 145
Cass. 1re civ., 27 juin 2006 (n° 03-14.094)	Bull. civ. I, n° 334		Annulation d'un vol- Dommage- Grève des contrôleurs- Inévitabilité du dommage pour le transporteur-	144
Cass. 1re civ., 27 juin 2006 (n° 03-16.607)	Bull. civ. I, n° 335	<i>RTD com.</i> 2007, p. 224; note B. Bouloc	Retard d'un vol- Déclenchement intempestif des deux toboggans d'évacuation- Inévitabilité du dommage pour le transporteur-	144
Cass. 1re civ., 11 juill. 2006 (n° 04-14.950)	Bull. civ. I, n° 364	<i>D.</i> 2006, IR p. 2051 <i>JCP éd. G.</i> 2006, II, 10182, note P. Callé <i>JCP éd. G.</i> 2006, I, 187, § 9, obs. C. Seraglini	Clause compromissoire- Validité et autonomie- Principes-	203
Cass. 2e civ., 13 juil. 2006 (n° 05-10.250)	Bull. civ. II, n° 216	<i>JCP éd. G.</i> 2006, actu. 428, par F. Terré	Chute d'un train- Voyageur démuné d'un billet- Événement prévisible pour le transporteur- Force majeure non retenue-	146

Cass. 2e civ., 13 juil. 2006 (n° 05-17.199)			Force majeure- Extériorité Irrésistibilité et Imprévisibilité exigées-	146
Cass. 2e civ., 14 sept. 2006 (n° 04-30.642)		<i>RDSS</i> 2007, p. 281, note S. Fantoni-Quinton	Vaccination contre l'hépatite B- Survenance de la sclérose en plaques- Incertitude scientifique sur le fait générateur- Recours aux présomptions de fait admis-	115
Cass. ass. plén. 6 oct. 2006 (n° 05-13.255)	Bull. civ., n° 9	<i>D.</i> 2006, p. 2825, note G. Viney; <i>D.</i> 2007, pan. p. 2900, obs. P. Jourdain <i>D.</i> 2007, p. 2976, obs. B. Fauvarque-Cosson <i>JCP éd. G.</i> 2006, II, 10181, note M. Billiau <i>JCP éd. G.</i> 2007, I, 115, n° 4, obs. Ph. Stoffel-Munck <i>JCP éd. E</i> 2007. 1523, n°15 s., obs. H. Kenfack <i>CCC</i> 2007, comm. n° 63, note L. Leveneur <i>LPA</i> 22 janv. 2007, note X. Lacroix <i>Resp. civ. et assur.</i> 2006, étude 17, par L. Bloch <i>RLDC</i> 2007/34, n° 2346, note Ph. Brun <i>RDI</i> 2006, 504, obs. Ph. Malinvaud <i>RDC</i> 2007, p. 269, obs. D. Mazeaud <i>RTD civ.</i> 2007, p. 61, obs. P. Deumier <i>RTD civ.</i> 2007, p. 115, obs. J. Mestre et B. Fages <i>RTD civ.</i> 2007, p. 123, obs. P. Jourdain	Manquement contractuel- Manquement dommageable pour le tiers- Action en indemnisation exercée par un tiers au contrat- Faute délictuelle-	194

Trib. Correct. Colmar 7 nov. 2006			Accident d'avion- Action en indemnisation- Faute dans la conception ergonomique du cockpit de l'appareil- Reconnaissance d'un lien de causalité entre la faute et le dommage- Responsabilité du constructeur de l'appareil en sa qualité de commettant- Responsabilité du transporteur-	111, 168
Cass. 1re civ., 7 nov. 2006 (n° 05-11.604)	Bull. civ. I, n° 467	<i>D.</i> 2006, IR, 2950 <i>Contrats, conc. consom.</i> 2007, n° 60, note G. Raymond <i>Contrats, conc. consom.</i> 2007, n° 64, note L. Leveneur <i>RDI</i> 2007, p. 94, obs. Ph. Malinvaud <i>RDC</i> 2007, p. 312, obs. J.-S. Borghetti <i>RTD civ.</i> 2007, p. 139, obs. P. Jourdain	Manipulation de béton- Brûlures- Action en indemnisation contre le fournisseur de béton- Responsabilité du fait des produits défectueux- Information insuffisante- Défaut de sécurité- Responsabilité du fournisseur- Conservation des vêtements imbibés par la victime- Absence de faute exonératoire au sens de l'article 1386-13-	183
Cass. 1re civ., 14 nov. 2006 (n°04-10.144)	Bull. civ. I, n°159		Contrat- Clause exclusive de garantie en cas de sollicitation des services d'un professionnel non membre du réseau- Clause réputée non écrite-	201
Cass. 2e civ., 23 nov. 2006 (n° 05-13.441)			Kayak- Décès par noyade- Responsabilité du fait des choses- Garde de la structure et du comportement- Défaillance dans l'usage, la direction ou le contrôle de la chose- Absence de condamnation du loueur et du fabricant du kayak-	236
Cass. 2e civ., 11 janv. 2007 (n° 05-21.551)			Accident de la circulation- Perte de contrôle du véhicule- Survenance d'un sanglier- Faute du conducteur- Prévisibilité de la survenance d'un sanglier- Absence d'exonération-	97, 128, 142
Cass. com. 16 janv. 2007 (n° 05-11.203)			Fabricant- Réalisation de tests préalablement à la mise en circulation du produit- Obligation-	193

Cass. 2e civ., 25 janv. 2007 (n°06-12.106)		<p><i>Gaz. Pal.</i> 8 octobre 2007, n° 201, p. 7 note A. Vignon-Barrault et Ph. Casson</p> <p><i>RGDA</i> 2007, p. 349, note J. Landel</p> <p><i>RLDC</i> 2007, p. 17, note C. Corgas-Bernard</p> <p><i>LPA</i> 18 avril 2007, n° 78, p. 9, note S. Pringent</p> <p><i>RTD civ.</i> 2007, p. 362, note P. Jourdain</p> <p><i>JCP éd. G.</i> 2007, II, 10035, note C. Radé</p> <p><i>RLDC</i> 2007, p. 24, note C. Kleitz</p> <p><i>JCP éd. G.</i> 2007, I, 115, note Ph. Stoffel-Munck</p>	<p>Accident de la circulation- Transfusions- Préjudice né de la présence du virus de l'hépatite C- Appel en garantie du conducteur par le centre de transfusion- Responsabilité pour faute- Défaut de maîtrise retenu- Garantie partielle due par le conducteur-</p>	136, 147
Cass. 2e civ., 25 janv. 2007 (n°06-13.611)		<p><i>Gaz. Pal.</i> 8 octobre 2007, n° 201, p. 7 note A. Vignon-Barrault et Ph. Casson</p> <p><i>RGDA</i> 2007, p. 349, note J. Landel</p> <p><i>RLDC</i> 2007, p. 17, note C. Corgas-Bernard</p> <p><i>LPA</i> 18 avril 2007, n° 78, p. 9, note S. Pringent</p> <p><i>RTD civ.</i> 2007, p. 362, note P. Jourdain</p> <p><i>JCP éd. G.</i> 2007, II, 10035, note C. Radé</p> <p><i>RLDC</i> 2007, p. 24, note C. Kleitz</p> <p><i>JCP éd. G.</i> 2007, I, 115, note Ph. Stoffel-Munck</p>	<p>Accident de la circulation- Transfusions- Préjudice né de la présence du virus de l'hépatite C- Appel en garantie du conducteur par le centre de transfusion- Responsabilité pour faute- Rejet de l'appel en garanti soumis au constat de l'absence du conducteur-</p>	136, 147

Cass. 1re civ., 27 fév. 2007 (n°03-16.683)	Bull. civ. I, n° 89	<p><i>D.</i> 2007, AJ, p. 1014; <i>Resp. civ. et assur.</i> 2007, n° 166, et repère 5, par H. Groutel</p> <p><i>Resp. civ. et assur.</i> 2007, étude 16, par A. Vignon- Barrault</p>	<p>Accident d'avion- Transport à titre gratuit- Action en indemnisation dirigée contre le pilote et l'aéroclub- Absence de Faute inexcusable du pilote- Absence de condamnation du pilote- Responsabilité du fait des choses- Absence de vice de l'appareil- Absence de condamnation de l'aéroclub-</p>	235
Cass. 1re civ., 27 mars 2007 (n°04-20.842)	Bull. civ. I, n° 129	<p><i>D.</i> 2007, p. 2077, note S. Bollée</p> <p><i>D.</i> 2007, AJ, p. 1086, obs. X. Delpech</p> <p><i>JCP éd. G.</i> 2007, II, 10118, note C. Golhen</p> <p><i>Gaz. Pal.</i> 22 novembre 2007, n° 326, p. 6, note F.-X. Train</p> <p><i>CCC</i> 2007, comm. n° 166, note L. Leveneur</p> <p><i>LPA</i> 10 août 2007, n° 160, p. 23 note A. Malan</p> <p><i>Rev. crit. DIP</i> 2007, 798, note F. Jault-Seseke</p> <p><i>RTD civ.</i> 2008, p. 541, obs. Ph. They</p>	<p>Droit international privé- chaîne de contrats translatifs de propriété- clause compromissoire- circulation-</p>	203

Cass. ass. plén., 6 avr. 2007 (n° 05-81.3506)	Bull. civ., n°5	<p><i>BICC</i> 15 juin 2007, rapp. Gallet, avis Charpene</p> <p><i>D.</i> 2007, p. 1839, note H. Groutel</p> <p><i>D.</i> 2007, AJ, p. 1199, obs. I. Gallmeister</p> <p><i>D.</i> 2007, pan. p. 2906, obs. Ph. Brun</p> <p><i>JCP éd. G.</i> 2007, II, 10078, note P. Jourdain</p> <p><i>JCP éd. G.</i> 2007, I, 185, n° 9, obs. Ph. Stoffel-Munck</p> <p><i>LPA</i> 21 novembre 2007, n° 233, p. 11 note Y. Dagorne-Labb</p> <p><i>RLDC</i> 2007, p. 17, note F. G'Sell-Macrez</p> <p><i>RGDA</i> 2007, p. 613, note J. Landel</p>	Accident de la circulation- Taux d'alcoolémie supérieur au taux légal- Application de l'article 4 de la loi Badinter- Faute de comportement du conducteur- Absence de lien de causalité avec le dommage- Pas de limitation ou d'exclusion du droit à indemnisation-	132
Cass. ass. plén., 6 avr. 2007 (n° 05-15.950)	Bull. civ., n°6	<p><i>BICC</i> 15 juin 2007, rapp. Gallet, avis Charpene</p> <p><i>D.</i> 2007, p. 1839, note H. Groutel</p> <p><i>D.</i> 2007, AJ, p. 1199, obs. I. Gallmeister</p> <p><i>D.</i> 2007, pan. p. 2906, obs. Ph. Brun</p> <p><i>JCP éd. G.</i> 2007, II, 10078, note P. Jourdain</p> <p><i>JCP éd. G.</i> 2007, I, 185, n° 9, obs. Ph. Stoffel-Munck</p> <p><i>LPA</i> 21 novembre 2007, n° 233, p. 11 note Y. Dagorne-Labb</p> <p><i>RLDC</i> 2007, p. 17, note F. G'Sell-Macrez</p> <p><i>RGDA</i> 2007, p. 613, note J. Landel</p>	Accident de la circulation- Taux d'alcoolémie supérieur au taux légal- Application de l'article 4 de la loi Badinter- Faute de comportement du conducteur- Absence de lien de causalité avec le dommage- Pas de limitation ou d'exclusion du droit à indemnisation-	132

Cass. 1re civ., 4 juin 2007 (n° 05-20.213)	Bull. I, n° 217	<i>D.</i> 2007, AJ, p. 1784 <i>JCP éd. G.</i> 2007, I, 185, n° 2, obs. Ph. Stoffel-Munck	Perte de chance- Montant de l'indemnisation- Pourcentage du dommage final-	120
Cass. 2e civ., 4 juil. 2007 (n° 06-14.484)	Bull. civ. II, n° 177		Accident de la circulation- Absence de contact entre les véhicules- Implication –Recours entre conducteurs-	87
CA Lyon, 6 sept. 2007 (n° 06/02749)			Manipulation d'un désherbant- Brûlures- Action en indemnisation contre le fabricant et le vendeur du désherbant- Responsabilité du fait des produits défectueux- Présentation du produit- Information insuffisante quant aux précautions d'emploi- Défaut de sécurité- Faute de la victime- Absence de caractère exonératoire- Responsabilité du fabricant- Appel en garantie du vendeur par le producteur- Rejet-	201
Cass. 1re civ., 22 nov. 2007 (n° 06-14.174)	Bull. civ. I, n° 368	<i>D.</i> 2008, pan., p. 2894, obs. P. Jourdain <i>JCP éd. G.</i> 2008, I, 125, n° 9, obs. Ph. Stoffel-Munck <i>Resp. civ. et assur.</i> 2008, n° 30, note C. Radé <i>Contrats, conc. consom</i> 2008, n° 64, obs. L. Leveneur	Injections cutanées- Dommage- Responsabilité du fait des produits défectueux- Présentation- Effets indésirables non présentés- Défaut de sécurité-	180
CA Chambéry, 20 déc. 2007 (n° 2007-354487)			Accident de la circulation- Perte de contrôle- Véhicule équipé d'un régulateur de vitesse – Heurt entre le véhicule équipé et un autre véhicule- Péage- Responsabilité pénale- Absence de certitude sur la réalité du fonctionnement normal du régulateur de vitesse- Défaut de maîtrise non retenu-	131

Trib. corr. Saverne, 31 janv. 2008			Accident de la circulation- Perte de contrôle du véhicule- Défaillance mécanique- Événement prévisible- Faute du conducteur- Absence d'exonération-	97
Cass. 1re civ., 22 mai 2008 (n° 06-14.952)	Bull. civ. I, n°147	<p><i>RTD civ.</i> 2008, p. 492, obs. P. Jourdain</p> <p><i>RTD com.</i> 2009 p. 200, obs. B. Bouloc</p> <p><i>D.</i> 2008, p. 1544, obs I. Gallmeister</p> <p><i>D.</i> 2008, pan. p. 2894, obs. P. Jourdain</p> <p><i>JCP éd. G.</i> 2008, II, 10131, note L. Grynbaum</p> <p><i>JCP éd. G.</i> 2008, I, 186, n° 3.obs. Ph. Stoffel-Munck</p> <p><i>Gaz. Pal.</i> 24 juin 2008, p. 1686, note E. Pierroux</p> <p><i>LPA</i> 22 août 2008, note C. Sintez</p> <p><i>Resp. civ. et assur.</i> 2008, Étude n° 8, note Ch. Radé</p> <p><i>RLDC</i> 2008/51, n° 3058, obs. Pichon</p> <p><i>RLDC</i> 2008/52, n° 3102, note Ph. Brun et C. Quézel-Ambrunaz</p> <p><i>RDSS</i> 2008, p. 578, obs. J. Peigné</p> <p><i>RDC</i> 2008, 1186, obs. J.-S. Borghetti</p>	Sclérose en plaques- Vaccination contre l'hépatite B- Responsabilité du fait des produits défectueux- Preuve du lien de causalité- Acceptation de la preuve par présomption-	115, 162
Cass. 1re civ., 22 mai 2008 (n° 05-20.317)	Bull. civ. I, n° 148	Références similaires	Sclérose en plaques- Vaccination contre l'hépatite B- Responsabilité du fait des produits défectueux- Preuve du lien de causalité- Acceptation de la preuve par présomption-	115

Cass. 1re civ., 22 mai 2008 (n° 06-10.967)	Bull. civ. I, n° 149	Références similaires	Sclérose en plaques- Vaccination contre l'hépatite B- Responsabilité du fait des produits défectueux- Preuve du lien de causalité- Acceptation de la preuve par présomption-	115
Cass. 1re civ., 22 mai 2008 (n° 06-18.848)		Références similaires	Sclérose en plaques- Vaccination contre l'hépatite B- Responsabilité du fait des produits défectueux- Preuve du lien de causalité- Acceptation de la preuve par présomption-	115
Cass. 1re civ., 22 mai 2008 (n° 05-10.593)		Références similaires	Sclérose en plaques- Vaccination contre l'hépatite B- Responsabilité du fait des produits défectueux- Preuve du lien de causalité- Acceptation de la preuve par présomption-	115
CA Grenoble, 11 juin 2008 (n° 06/04305)		<i>JCP éd. G</i> 2008, IV, 2926	Vente d'un produit défectueux- Action en indemnisation dirigée contre un fournisseur- Article 1382 du Code civil- Absence de faute distincte du défaut de sécurité du produit -Rejet de l'action-	167, 176
Trib. corr. Nantes, 15 déc. 2008 (n°4162/08)			Accident de la circulation- Heurt entre un véhicule équipé d'un régulateur de vitesse et un employé d'un service de péage- Responsabilité pénale- Dysfonctionnement du régulateur- Contrainte physique externe retenue-	96, 97, 244, 245
CA Colmar, 18 déc. 2008 (n° 08/01340)			Accident de la circulation- Perte de contrôle du véhicule- Heurt de deux enfants situés sur un trottoir- Défaut de maîtrise retenu-	128, 129, 184
Cass. 1re civ., 19 mars 2009 (n° 08-10.143)		<i>Gaz. Pal.</i> 13 août 2009 n° 225, p. 14 note P. Oudot.	Responsabilité pour faute- Interprétation à la lumière de la directive du 25 juillet 1985-	191

Cass. 2e civ., 28 mai 2009 (n° 08-13.310)	Bull. civ. II, n° 128	<p><i>D.</i> 2009, AJ, p. 1606, obs. I. Gallmeister</p> <p><i>D.</i> 2009, chron. p. 2069, obs. J.-C. Sommer et C. Nicolétis</p> <p><i>D.</i> 2010, pan. 49, obs. Ph. Brun</p> <p><i>Gaz. Pal.</i> 27 août 2009, n° 239, p. 12, obs. L. Clerc-Renaud</p> <p><i>JCP éd. G.</i> 2009, n°28, p. 18, note J. Mouly</p> <p><i>JCP éd. G.</i> 2009, n° 38, p. 42, obs. L. Bloch</p> <p><i>RLDC</i> 2009/63, n° 3528, obs. J.-P. Bugnicourt</p> <p><i>RLDC</i> 2009/67, n° 3600, note C. Corgas-Bernard</p> <p><i>RTD civ.</i> 2009, p. 541, obs. P. Jourdain</p>	Accident de la circulation- Loi du 5 juillet 1985- Conducteur- préposé- Action du préposé dans les limites de sa mission impartie- Responsabilité du commettant-	243
CJUE, 1re ch., 4 juin 2009 (C-285/08)		<p><i>RDC</i> 2009, p. 1381, note G. Viney</p> <p><i>RTD civ.</i> 2009, p. 738, obs. P. Jourdain</p> <p><i>D.</i> 2009, chron. p. 2047, note J. Rochfeld</p> <p><i>RLDC</i> 2009, p. 27, note J.-P. Bugnicourt</p> <p><i>JCP éd. G.</i> 2009, p. 34, note P. Jourdain</p> <p><i>Gaz. Pal.</i> 1 septembre 2009, n° 244, p. 4, note P. Oudot</p> <p><i>D.</i> 2009, p. 1731, note J.-S. Borghetti</p> <p><i>JCP éd. G.</i> 2009, p.44, note Y. Picod</p>	Directive du 5 juillet 1985- Interprétation Question préjudicielle- Bien à usage professionnel- Applicabilité de la législation de droit commun reposant sur un fondement identique à la responsabilité du fait des produits défectueux- Applicabilité admise-	159, 160, 174
Cass. 1re civ., 25 juin 2009 (n° 08-12.781)	Bull. civ. I, n° 141	<p><i>D.</i> 2009, p. 1895. obs. I. Gallmeister</p> <p><i>JCP éd. G.</i> 2009, n°41, p. 13, note P. Sargos</p> <p><i>RTD civ.</i> 2009, p. 723, obs. P. Jourdain</p>	Vaccination- Survenance d'un effet secondaire- Fait générateur - Incertitude scientifique- Recours aux présomptions de fait-	116

Cass. 2e civ., 9 juil. 2009 (n°08-10.483)			Accident de la circulation- Implication du véhicule- Obligation d'indemnisation-	78
Cass. 1re civ., 30 sept 2009 (n° 08-12.625)		<i>Resp. civ. et assur.</i> 2009, comm. n° 352 par H. Groutel	Accident de la circulation- Loi du 5 juillet 1985- Gardien de la structure-	257, 309
Cass. 2e civ., 10 nov. 2009 (n° 08-20.273)		<i>Lexbase éd. privée générale</i> décembre 2009, n° 347, obs. D. Bakouche (Disponible sur : < http://www.lexbase.fr >) <i>RTD civ.</i> 2010, p. 114 obs. P. Jourdain	Quad- Accident- Action en indemnisation du conducteur contre le préposé du loueur- Rejet- Application de la conception matérielle de la garde- Détenion de la qualité par le conducteur-	54, 76
Cass. 1re civ., 28 janv. 2010 (n° 08-20.755/ n° 08-21.692)		<i>JCP éd. G.</i> 2010, n° 474, note S. Hocquet- Berg <i>RDSS</i> 2010, p. 372, note A. Vignon- Barrault	Infirmité cérébrale- Dommage- Action en indemnisation- Perte de chance d'éviter le dommage- Perte de chance retenue-	121
Cass. 2e civ., 4 fév. 2010 (n° 08-70.373)			Responsabilité du fait des choses- Chose non dotée d'un dynamisme propre- Responsabilité du gardien de la structure- Exigence de la démonstration d'un vice interne-	256
CA Rennes, 17 mars 2010			Accident de la circulation- Implication d'un véhicule équipé d'un régulateur de vitesse- Dysfonctionnement du régulateur- Responsabilité pénale- Relaxe du conducteur-	96, 97, 244, 245
Cass. com., 26 mai 2010 (n° 08-18.545)		<i>Lexbase hebdo éd. privée générale</i> juillet 2010, n° 403, obs. D. Bakouche (Disponible sur : < http://www.lexbase.fr >)	Mise en circulation d'un produit défectueux -Action en indemnisation- responsabilité pour faute- Existence d'un défaut de sécurité- Applicabilité de la responsabilité du fait des produits défectueux-	192, 215

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES, TRAITES ET MANUELS

OUVRAGES GENERAUX

- AYNES L., MALAURIE Ph., STOFFEL-MUNCK Ph., *Les obligations*. Édition 2004. Paris : Répertoire Defrénois. 824 pages (Droit civil).
- BACACHE-GIBEILI M., *Les obligations, la responsabilité civile extracontractuelle*. 1ère édition. Tome 5. Paris : Économica, 2007. 783 pages. (Droit civil sous la direction de Christian Larroumet).
- BRUN Ph., *Responsabilité civile extracontractuelle*. Paris : Litec- Éditions du JurisClasseur, 2005. 546 pages. (Manuels).
- BRUN Ph., *Responsabilité civile extracontractuelle*. 2e édition. Paris : Litec- Éditions du JurisClasseur, 2009. 582 pages. (Manuels).
- CARBONNIER J., *Droit civil. Tome 4, Les obligations*. 22e édition refondue. Paris : Presses Universitaires de France, 2000. 665 pages. (Thémis droit privé)
- CHABAS F., *Obligations : théorie générale*. 9e édition. Tome 2, volume 1. Paris : Montchrestien, 1998. 1360 pages. (Leçons de droit civil Henri, Jean et Léon Mazeaud).
- DEJEAN DE LA BÂTIE N., AUBRY et RAU., *Droit civil français Responsabilité délictuelle*. 8^e éd. T. 6. 1989.
- FLOUR J., AUBERT J.-L., SAVAUX E., *Droit civil: les obligations. Le fait juridique*. 9e édition. Paris : Dalloz-Sirey, 2001. 400 pages. (U. droit).
- FLOUR J., AUBERT J.-L., SAVAUX E., *Droit civil: les obligations. Le fait juridique*. 11e édition. Paris : Dalloz-Sirey, 2005. 442 pages. (U. droit).
- LE TOURNEAU Ph., *Droit de la responsabilité et des contrats 2008-2009*. Paris : Dalloz, 2008. 1778 pages. (Dalloz Action).
- MAZEAUD H., L., TUNC A., *Traité théorique et pratique de la responsabilité civile délictuelle et contractuelle*. 6e éd., T. 1. 1965.
- STARCK B., ROLAND H., BOYER L., *Les Obligations. Tome 1. Responsabilité délictuelle*. 5e édition. Paris : Litec, 1996. 582 pages.
- TERRE F., LEQUETTE Y., CAPITANT H., *Les Grands Arrêts de la jurisprudence civile, tome 2 : Obligations - Contrats spéciaux – Sûretés*. 11e édition. Paris : Dalloz, 2000. 675 pages.
- TERRE F., SIMLER Ph., LEQUETTE Y., *Droit civil- Les obligations*. 8e édition. Paris : Dalloz-Sirey, 2002. 1438 pages. (Précis Dalloz).
- VINEY G., JOURDAIN P., *Traité de droit civil. Les conditions de la responsabilité*. 3e édition. Paris : Librairie générale de droit et de jurisprudence, 2006. 1397 pages. (Traité de droit civil).

OUVRAGES SPECIAUX

- AUDIT B., *Droit international privé*. 4e édition. Paris : Économica, 2006. 930 pages. (Corpus Droit privé sous la direction de Nicolas Molfessis).
- BERR C., GROUDEL H., JOUBERT SUPIOT Cl., *Circulation, indemnisation des victimes, esquisse d'une réforme* / Étude réalisée sous l'égide de la Fédération nationale des Syndicats d'Agents généraux d'assurance ; préface de Bernard Vinstock. Paris : Éditions Sirey, 1981. 197 pages. (Droit et gestion des assurances).
- BORGHETTI J.-S., *Responsabilité du fait des produits, étude de droit comparé*. Librairie générale de droit et de jurisprudence, 2004, 756 pages.
- CAZENEUVE B., *La responsabilité du fait des produits en France et en Europe*. Paris : Dunod, 2005. 214 pages.
- CHABAS F., *Le droit des accidents de la circulation (après la réforme du 5 juillet 1985)*. Paris : Libraires Techniques, 1985. 263 pages.

- CHABAS F., *Les accidents de la circulation*. Paris : Dalloz, 1997. 181 pages. (Droit privé, Connaissance du droit).
- GROUDEL H., *Le droit à indemnisation des victimes d'un accident de la circulation*. Paris : L'assurance française, 1987. 151 pages.
- LAMBERT-FAIVRE Y., *Le droit du dommage corporel*. Paris : Dalloz, 1990. 577 pages. (Droit usuel. Civil).
- LE TOURNEAU Ph., *Responsabilité des vendeurs et fabricants*. 2e édition. Paris : Dalloz, 2006. 276 pages. (Dalloz Références).
- MUIR WATT H., *Les conflits de lois et le système judiciaire communautaire* / sous la direction de : Angelika Fuchs, d'Horatia Muir Watt, Étienne Pataut. 1re édition. Paris : Dalloz, 2004. 298 pages. (Actes, thèmes et commentaires).
- TAYLOR S., *L'harmonisation communautaire de la responsabilité du fait des produits défectueux, Étude comparative du droit anglais et du droit français* / préface de Geneviève Viney. Paris : Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1999. 356 pages. (Bibliothèque de droit privé).
- TUNC A., *Pour une loi sur les accidents de la circulation*. Paris : Economica, 1981. 278 pages. (Études Juridiques Comparatives).
- VIGNAL T., *Droit international privé*. Paris : Dalloz-Sirey, 2005. 805 pages. (U.droit)
- VINEY G., *L'indemnisation des victimes d'un accident de la circulation*. Paris : Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1997. 218 pages. (Droit des affaires).

OUVRAGES COLLECTIFS

- *Clés pour le siècle, Droit et Science politique, information et communication, sciences économiques et de gestion*. Université Panthéon Assas. Paris : Dalloz-Sirey, 2000. 1818 pages.
- *Écrits en hommage à Gérard Cornu*, Paris : Presses Universitaires de France, 1995. 473 pages.
- *Le juge entre deux millénaires. Mélanges offerts à Pierre Drat*. Paris : Dalloz-Sirey, 2000. 708 pages.
- *Les métamorphoses de la responsabilité*. 1re édition. Poitiers : Presses Universitaires de France, 1998. 342 pages. (Publications de la Faculté de droit et des sciences sociales de Poitiers).
- *Les mondes de la responsabilité : regards sur le droit en action* / sous la direction de Thierry Kirat. Paris : Librairie générale de droit et de jurisprudence, 2002. 271 pages. (Droit et société).
- *Loi Badinter : le bilan de 20 ans d'application* / sous la direction de Philippe Brun et de Patrice Jourdain. Tome 10. Paris : Librairie générale de droit et de jurisprudence, 2007. 142 pages. (Bibliothèque Institut Tunc).
- *Mélanges dédiés à Jean Vincent*. Paris : Dalloz-Sirey, 1981. 458 pages. (Études Mélanges).
- *Mélanges en l'honneur de Paul Roubier*. Tome II, Dalloz-Sirey, 1961. 543 pages.
- *Propos sur les obligations et quelques autres thèmes fondamentaux du droit. Mélanges offerts à Jean-Luc Aubert*. Paris : Dalloz-Sirey, 2005. 527 pages. (Études Mélanges).
- *Responsabilité civile et assurance, Études offertes au professeur Hubert Groutel*. Paris : Litec- Éditions du JurisClasseur, 2006. 484 pages. (Mélanges).

CONTRIBUTIONS A UN OUVRAGE COLLECTIF

- BIHL L., *La loi du 21 juillet 1983 et la sécurité du consommateur*. In : *Sécurité des consommateurs et responsabilité du fait des produits défectueux*. Colloque des 6 et 7 novembre 1986 / sous la direction de Jacques Ghestin. Tome 193. Paris : Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1987. 236 pages.
- BOULOC B., *La loi de 1905 en tant qu'instrument de la sécurité des consommateurs*. In : *Sécurité des consommateurs et responsabilité du fait des produits défectueux*. Colloque des 6 et 7 novembre 1986 / sous la direction de Jacques Ghestin. Tome 193. Paris : Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1987. 236 pages.

- BRUN Ph., *Observations sur la faute du conducteur victime (loi du 5 juillet 1985)*. In : *Responsabilité civile et assurance, Études offertes au professeur Hubert Groutel*. Paris : Litec- Éditions du JurisClasseur, 2006. 484 pages. (Mélanges).
- CALAIS-AULOY J., *Sécurité des consommateurs*. In : *Sécurité des consommateurs et responsabilité du fait des produits défectueux*. Colloque des 6 et 7 novembre 1986 / sous la direction de Jacques Ghestin. Tome 193. Paris : Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1987. 236 pages.
- CANSÉLIER G., *Le risque de développement*. In *Les mondes de la responsabilité : regards sur le droit en action* / sous la direction de Thierry Kirat. Paris : Librairie générale de droit et de jurisprudence, 2002. 271 pages. (Droit et société).
- CONTE Ph., *Le rôle de la causalité dans la loi du 5 juillet 1985*. In : *Responsabilité civile et assurance, Études offertes au professeur Hubert Groutel*. Paris : Litec- Éditions du JurisClasseur, 2006. 484 pages. (Mélanges).
- DUPIN DE SAINT-CYR-MAREE, P., *La réparation des atteintes à la sécurité des consommateurs en droit américain*. In : *Sécurité des consommateurs et responsabilité du fait des produits défectueux*. Colloque des 6 et 7 novembre 1986 / sous la direction de Jacques Ghestin. Tome 193 Paris : Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1987. 236 pages.
- FOURGOUX J.-C., MIHAILOV. J., *La normalisation en tant qu'instrument de la sécurité des consommateurs*. In : *Sécurité des consommateurs et responsabilité du fait des produits défectueux*. Colloque des 6 et 7 novembre 1986 / sous la direction de Jacques Ghestin. Tome 193 Paris : Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1987. 236 pages.
- GENES B., *Observations des consommateurs sur la directive européenne « Responsabilité du fait des produits défectueux*. In : *Sécurité des consommateurs et responsabilité du fait des produits défectueux*. Colloque des 6 et 7 novembre 1986 / sous la direction de Jacques Ghestin. Tome 193 Paris : Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1987. 236 pages.
- GHESTIN J., *La directive communautaire et son introduction en droit français*. In : *Sécurité des consommateurs et responsabilité du fait des produits défectueux*. Colloque des 6 et 7 novembre 1986 / sous la direction de Jacques Ghestin. Tome 193 Paris : Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1987. 236 pages.
- GOLDMAN B., *Garde du comportement et de la structure*. In : *Mélanges en l'honneur de Paul Roubier*. Tome II, Dalloz-Sirey, 1961.
- JOURDAIN P., *Réflexion sur la notion de responsabilité contractuelle*. In : *Les métamorphoses de la responsabilité*. 1re édition. Poitiers : Presses Universitaires de France, 1998. 342 pages. (Publications de la Faculté de droit et des sciences sociales de Poitiers).
- JOURDAIN P., *Domaine d'application*. In : *Loi Badinter : le bilan de 20 ans d'application* / sous la direction de Philippe Brun et de Patrice Jourdain. Tome 10. Paris : Librairie générale de droit et de jurisprudence, 2007, 142 pages. (Bibliothèque Institut Tunc).
- LACROIX X., *La responsabilité des professionnels et la réponse de l'assurance*. In : *Sécurité des consommateurs et responsabilité du fait des produits défectueux*. Colloque des 6 et 7 novembre 1986 / sous la direction de Jacques Ghestin. Tome 193 Paris : Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1987. 236 pages.
- LARROUMET Ch., *La notion de risque de développement, risque du XXIe siècle*. In : *Clés pour le siècle, Droit et Science politique, information et communication, sciences économiques et de gestion*. Université Panthéon Assas. Paris : Dalloz-Sirey, 2000. 1818 pages.
- LOOSLI R., *Le fonctionnement de la commission de la sécurité des consommateurs*. In : *Sécurité des consommateurs et responsabilité du fait des produits défectueux*. Colloque des 6 et 7 novembre 1986 / sous la direction de Jacques Ghestin. Tome 193 Paris : Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1987. 236 pages.
- RADE C., *Le régime d'indemnisation des victimes*. In : *Loi Badinter : le bilan de 20 ans d'application* / sous la direction de Philippe Brun et de Patrice Jourdain. Tome 10. Paris : Librairie générale de droit et de jurisprudence, 2007, 142 pages. (Bibliothèque Institut Tunc).
- RAYNAUD P., *La nature de l'obligation des coauteurs d'un dommage. Obligation « in solidum » ou solidarité ?* In : *Mélanges dédiés à Jean Vincent*. Paris : Dalloz-Sirey, 1981. 458 pages.

- SIMON J., *Observations des professionnels sur l'introduction en droit français de la directive européenne sur la responsabilité du fait des produits défectueux*. In : *Sécurité des consommateurs et responsabilité du fait des produits défectueux*. Colloque des 6 et 7 novembre 1986 / sous la direction de Jacques Ghestin. Tome 193 Paris : Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1987. 236 pages.
- TALLON S., *Pourquoi parler de faute contractuelle ?* In : *Écrits en hommage à Gérard Cornu*. Paris : Presses Universitaires de France, 1995, 473 pages.
- VINEY G., *L'indemnisation des atteintes à la sécurité des consommateurs en droit français*. In : *Sécurité des consommateurs et responsabilité du fait des produits défectueux*. Colloque des 6 et 7 novembre 1986 / sous la direction de Jacques Ghestin. Tome 193 Paris : Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1987. 236 pages.
- VINEY G., *L'avenir des régimes d'indemnisation indépendants de la responsabilité civile* In : *Le juge entre deux millénaires. Mélanges offerts à Pierre Drat*. Paris : Dalloz-Sirey, 2000. 708 pages.
- VINEY G., *La mise en place du système français de responsabilité pour le défaut de sécurité de leurs produits*. In : *Propos sur les obligations et quelques autres thèmes fondamentaux du droit. Mélanges offerts à Jean-Luc Aubert*. Paris : Dalloz-Sirey, 2005. 527 pages. (Études Mélanges).

CONGRES

CONGRES AVEC PUBLICATION D'ACTES

- *Sécurité des consommateurs et responsabilité du fait des produits défectueux*. Colloque des 6 et 7 novembre 1986 / sous la direction de Jacques Ghestin. Tome 193. Paris : Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1987. 236 pages.
- *La responsabilité du fait des produits défectueux*. Actes du colloque du 27 octobre 1998. Les Petites Affiches, 28 décembre 1998, n° 155.
- *La responsabilité professionnelle : une spécificité réelle ou apparente*. Actes d'un colloque organisé à Rouen par le Centre de recherches sur le droit de l'activité professionnelle. Les Petites Affiches, 11 juillet 2001, n° 137.

CONGRES SANS PUBLICATION D'ACTES

- *Sécurité générale du produit : comment maîtriser les responsabilités du fait du produit*. Demi-journée d'étude du 25 mars 2008 organisé à Chatou par l'Institut pour la Maîtrise des Risques.

NOTES DE JURISPRUDENCE

- AGOSTINI E., *D.* 1978, p. 581 (note sous Cass. 2e civ., 11 juil.1977 (n°75-15.669)).
- AGOSTINI E., *D.* 1982, p. 255 (note sous Cass. 2e civ., 11 fév. 1981 (n° 79-16.301)).
- APPIETTO J., *Gaz. Pal.* 1997, doct. p. 750 (note sous Cass. Ch. mix., 28 mars 1997 (n° 93-11.078)).
- AUBERT J.-L., Faute de la victime : rôles respectifs dans le processus mortel de l'inhalation d'un produit stupéfiant avant l'accident et de l'émotion provoquée par la collision. *D.* 1992, somm. p. 273 (note sous Cass. 2e civ., 16 oct.. 1991 (n°90-11.880)).
- AUBERT J.-L., En matière d'accidents de la circulation, les juges du fond doivent rechercher si le propriétaire du véhicule impliqué en a conservé la garde. *D.* 1993, somm. p. 212 (note sous Cass. 2e civ., 24 juin 1992 (n° 90-22.165)).
- AUBERT J.-L., *Defrénois* 2000, p. 1385 (note sous Cass. 1re civ., 18 juill. 2000 (n°98-20.430)).
- AUBRÉE Y., *JCP éd. G.* 1999. II. 10186 (note sous Cass. 1re civ., 6 oct. 1998 (n° 96-12.540)).

- AZARD, D. 1965, p. 737 (note sous Cass. 2e civ., 5 avr. 1965).
- BAILLOEUIL D., L'élève qui ne dispose pas des pouvoirs de commandement d'un véhicule auto-école ne peut être considéré comme coconducteur. *JCP éd. G* 2001, II, 10571 (note sous Cass. 2e civ. 29 juin 2000 (n° 98-18.847)).
- BAKOUCHE D., Responsabilité du fait des produits défectueux : la Cour de cassation cède face à l'impérialisme de la Cour de justice de l'Union européenne. *Lexbase hebdo éd. privée générale* juillet 2010, n° 403 (note sous Cass. com., 26 mai 2010 (n° 08-18.545)). (Disponible sur : < <http://www.lexbase.fr> >)
- BAKOUCHE D., Le transfert de la garde et l'application de la loi du 5 juillet 1985 en matière d'accidents de la circulation. *Lexbase éd. privée générale* décembre 2009, n° 347 (note sous Cass. 2e civ., 10 nov. 2009 (n° 08-20.273)). (Disponible sur : < <http://www.lexbase.fr> >)
- BARBIERI J.-F., *JCP éd. G*. 1986, II, 20672 (note sous Cass. 2e civ., 11 avr. 1986 (n° 85-11.092)).
- BASTIEN-RABNER F., L'autonomie relative du droit du tourisme. *LPA* 1^{er} sept. 2003, n° 174, p. 11 (note sous Cass. 1re civ., 6 nov. 2002 (n° 99-21.203)).
- BILLIAU M., *JCP éd. G*. 2006, II, 10181 (note sous Cass. ass. plén. 6 oct. 2006 (n° 05-13.255)).
- BLANC G., L'inapplicabilité de la loi du 5 juillet 1985 à un accident impliquant un tramway. *D.* 1997, p. 213 (note sous Cass. 2e civ., 29 mai 1996 (n° 94-19.823)).
- BLOCH L., *Resp. civ. et assur.* 2006, étude 17 (note sous Cass. ass. plén. 6 oct. 2006 (n° 05-13.255)).
- BLOCH L., *JCP éd. G*. 2009, n° 38, p. 42 (note sous Cass. 2e civ., 28 mai 2009 (n° 08-13.310)).
- BOISMAIN C., Un nouvel éclairage sur la notion d'accident de la circulation. *LPA* 23 mars 2006, n° 59, p. 8 (note sous Cass. 2e civ., 4 janv. 2006 (n° 04-14.841)).
- BOLLEE S., La circulation de la clause compromissaire dans les chaînes de contrats translatifs de propriété *D.* 2007, p. 2077 (note sous Cass. 1re civ., 27 mars 2007 (n°04-20.842)).
- BON-GARCIN I., *JCP éd. E* 2006, 2224, n° 10 (note sous Cass. 2e civ., 29 mars 2006 (n° 03-19.843)).
- BORGHETTI J.-S., *RDC* 2006, p. 841 (note sous Cass. 1re civ., 24 janv. 2006 (n°03-20.178/ n°02-16.648)).
- BORGHETTI J.-S., *RDC* 2007, p. 312 (note sous Cass. 1re civ., 7 nov. 2006 (n°05-11.604)).
- BORGHETTI J.-S., *RDC* 2008, p. 1186 (note sous Cass. 1re civ., 22 mai 2008, (n° 06-14.952/ n°05-20.317/ n° 06-10.967/ n° 06-18.848/ n° 05-10. 593)).
- BORGHETTI J.-S., Les juges du fond relèvent le défi de la responsabilité du fait des produits. *RDC* 2009, p. 542 (note sous CA Grenoble, 11 juin 2008 (n° 06/04305)).
- BORGHETTI J.-S., La responsabilité du fait des produits et la protection des intérêts professionnels. *D.* 2009, p. 1731 (note sous CJUE, 1re ch., 4 juin 2009 (n° C-285/08)).
- BORGHETTI J.-S., *RDC* 2010, p. 79 (note sous Cass. 1re civ., 9 juil. 2009 (n°08-11.073)).
- BOULOC B., *RTD com.* 2007, p. 224 (note sous Cass. 1re civ., 27 juin 2006 (n° 03-16.607)).
- BOULOC B., *RTD com.* 2009, p. 200 (note sous Cass. 1re civ., 22 mai 2008, (n° 06-14.952/ n°05-20.317/ n° 06-10.967/ n° 06-18.848/ n° 05-10. 593)).
- BRUN Ph., *JCP* 1998, II, 10005 (note sous Cass. 2e civ., 19 fév. 1997 (n° 95-14.034)).
- BRUN Ph., Coupable et irresponsable. *D.* 2000, p. 673 (note sous Cass. ass. plén., 25 fév. 2000 (n° 97-17.378/ 97-20.152)).
- BRUN Ph., JOURDAIN P., *D.* 2006, pan. p. 1929.
- BRUN Ph., *RDC* 2003, p. 107 (note sous CJUE, 25 avril 2002 (C-52/00), (C-183/00)).
- BRUN Ph., *D.* 2006, pan. p. 1938 (note sous Cass. 1re civ., 5 avril 2005 (n°02-11.947)).
- BRUN Ph., *D.* 2006, pan., p. 1939 (note sous Cass. 2e civ., 4 janv. 2006 (n° 04-14.841)).
- BRUN Ph., *D.* 2006, pan., p. 1940.
- BRUN Ph., *D.* 2007, pan., p. 1933 (note sous Cass. ass. plén. 14 avril 2006 (n° 04-18.902)).
- BRUN Ph., *D.* 2007, pan. p. 2906 (note sous Cass. ass. plén., 6 avr. 2007 (n° 05-81.3506), Cass. ass. plén., 6 avril 2007 (n° 05-15.950)).
- BRUN Ph., *RLDC* 2007/34, n° 2346 (note sous Cass. ass. plén. 6 oct. 2006 (n° 05-13.255)).

- BRUN Ph., *D.* 2010, pan., p. 49.
- BRUN Ph., QUEZEL-AMBRUNAZ C., *RLDC* 2008/52, n° 3102 (note sous Cass. 1re civ., 22 mai 2008, (n° 06-14.952) (n°05-20.317)(n° 06-10.967) (n° 06-18.848) (n° 05-10. 593)).
- BUGNICOURT J.-P., *RLDC* 2009/63, n° 3528 (note sous Cass. 2e civ., 28 mai 2009 (n° 08-13.310)).
- BUGNICOURT J.-P., Réparation du dommage causé à une chose et directive sur les produits défectueux. *RLDC* 2009, p. 27 (note sous CJUE, 1re ch., 4 juin 2009 (C-285/08)).
- CALAIS-AULOY J., Menace européenne sur la jurisprudence française concernant l'obligation de sécurité du vendeur professionnel. *D.* 2002, p. 2458 (note sous CJUE, 25 avr. 2002 (C-183/00)).
- CALLE P., Application par la Cour des principes de validité de la clause compromissoire et de compétence-compétence. *JCP éd. G.* 2006, II, 10182 (note sous Cass. 1re civ., 11 juill. 2006 (n° 04-14.950)).
- CASEAU-ROCHE C., Transfusion sanguine nécessaire et lien de causalité entre le dommage et la contamination par le sang transfusé. *Gaz. Pal.* 23 avril 2002, n° 113, p. 20 (note sous Cass. 1e civ., 4 déc. 2001 (n° 99-19.197)).
- CERE J.-P., *AJ pénal* 2008, p. 138 (note sous Cass. crim., 5 déc. 2007 (n° 07-83.935)).
- CHABAS F., *JCP éd. G.* 1982, II, 19848 (note sous Cass. 2e civ., 20 juil. 1981 (n°80-10.450)).
- CHABAS F., *JCP éd. G.* 1984, II, 20183 (note sous Cass. 2e civ., 3 fév. 1983).
- CHABAS F., *JCP éd. G.* 1986, II, 20692 (note sous Cass. 2e civ., 28 mai 1986).
- CHABAS F., *Gaz. Pal.* 14-16 octobre 1984, 2, p. 634 (note sous Cass. 2e civ., 4 juin 1984)).
- CHABAS F., *Gaz. Pal.* 1986, 1, somm., p. 250 (note sous Cass. 2e civ., 26 mars 1985 (n° 83-11.944/ 83-13.157)).
- CHABAS F., *Gaz. Pal.* 1986, 2, somm. p. 412 (note sous Cass. 2e civ., 17 mars 1986 (n°84-16.011)).
- CHABAS F., *Gaz. Pal.* 1986, 2, p. 651 (note sous Cass. 2e civ., 21 juil. 1986 (n° 84-10.393)).
- CHABAS F., *Gaz. Pal.* 21 juillet 1987, n° 200 à 202, p. 428 (note sous Cass. 2e civ., 4 mai 1987 (n° 85-17.051)).
- CHABAS F., *JCP éd. G.* 1987, II, 20768 (note sous Cass. 2e civ., 14 janv. 1987 (n° 85-14.655)).
- CHABAS F., *Gaz. Pal.* 1988, 1, p. 26 (note sous Cass. 2e civ., 20 juil. 1987 (n°86-11.037/ n° 86-11.582/ n° 86-12.680/ n° 86-15.141/ n° 86-15.859/ n° 86-16.236/ n° 86-16.287/ n° 86-16.449/ n° 86-16.875)).
- CHABAS F., *Gaz. Pal.* 1988, 1, somm. 259 (note sous Cass. 2e civ., 4 nov. 1987 (n° 86-14.476)).
- CHABAS F., *Gaz. Pal.* 25 novembre 1989, p. 9 (note sous Cass. 2e civ., 28 juin 1989 (n° 88-16.149)).
- CHABAS F., *Gaz. Pal.* 1991, 1, somm. p. 159, obs. F. Chabas (note sous Cass. 1re civ., 10 janv. 1990 (n° 87-17.091/ n° 87-17.092/ n° 88-18.690)).
- CHABAS F., *Gaz. Pal.* 1992, 2, somm. 283 (note sous Cass. 2e civ., 16 oct.. 1991 (n°90-11.880)).
- CHABAS F., *Gaz. Pal.* 1995, 1, p. 315 (note sous Cass. 2e civ., 23 mars 1994 (n°92-14.296)).
- CHABAS F., *Gaz. Pal.* 1997, 1, p. 82 (note sous Cass. ass. plén. 10 nov. 1995 (n° 94-13.912)).
- CHABAS F., *Dr. et patr.* 1997, n° 1712 (note sous Cass. Ch. mix., 28 mars 1997 (n° 93-11.078)).
- CHABAS F., *Dr. et patr.* juill.-août 2001, p. 106 (note sous Cass. 2e civ., 29 mars 2001 (n° 99-10.735)).
- CHABAS F., *Dr. et patr.* sept. 2002, p. 100 (note sous Cass. 2e civ., 11 avr. 2002 (n° 00-13.387)).
- CHABAS F., *Dr. et patr.*, déc. 2004, p. 82 obs. F. Chabas (note sous Cass. 2e civ., 24 juin 2004 (n° 02-20.208)).
- CHABAS F., *Dr. et patr.* janvier 2004, p. 87 (note sous Cass. 1re civ., 23 sept. 2003 (n°01-13.063)).
- CHABAS F., *Dr. et patr.* Septembre 2005, p. 104 (note sous Cass. 1re civ., 5 avril 2005 (n°02-11.947)).
- CHAKIRIAN L., Comment la Cour de cassation maintient-elle le principe de la réparation intégrale ? *D.* 2001, p. 2073 (note sous Cass. 2e civ., 27 janv. 2000 (n° 97-20.889)).
- CHARTIER Y., *JCP éd. G.* 1985, II, 20360 (note sous Cass. 2e civ., 9 nov. 1983 (n° 82-12.427)).
- CHARTIER Y., *D.* 1995, p. 633 (rapport sous Cass. ass. plén. 10 nov. 1995 (n° 94-13.912)).
- CHARTIER Y., Réparation de la perte d'une chance et recours subrogatoire des tiers payeurs. *D.* 2000, p. 853 (note sous Cass. 1re civ., 18 juill. 2000 (n°98-20.430)).

- CHEVRIER É., Accident de la circulation survenu dans le cadre d'une entraide agricole : régime applicable. *D.* 2005, IR, p. 2971 (note sous Cass. 2e civ., 17 nov. 2005 (n°03-20.551)).
- CLERC-RENAUD L., L'autonomie de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 mise à mal par la Cour de cassation ou lorsque la Haute juridiction consacre l'immunité du préposé conducteur. *Gaz. Pal.* 27 août 2009, n° 239, p. 12 (note sous Cass. 2e civ., 28 mai 2009 (n° 08-13.310)).
- CONTE Ph., *JCP éd. G.* 1992, II, 21934 (note sous Cass. 2e civ., 16 oct. 1991 (n°90-11.880)).
- CONTE Ph., *JCP éd. G.* 1994, II, 22292 (note sous Cass. 2e civ., 23 mars 1994 (n°92-14.296)).
- CONTE Ph., *JCP éd. G.* 2000, II, 10363 (note sous Cass. 2e civ., 27 janv. 2000 (n° 97-20.889)).
- CORGAS-BERNARD C., *RLDC* 2007, p. 17 (note sous Cass. 2e civ., 25 janv. 2007 (n°06-13.611)).
- CORGAS-BERNARD C., *RLDC* 2009/67, n° 3600 (note sous Cass. 2e civ., 28 mai 2009 (n° 08-13.310)).
- CORNUT É., La faute péremptoire du conducteur victime. *D.* 2006, p. 425 (note sous Cass. 2e civ., 13 oct. 2005 (n°04-17.428)).
- COURSIER Ph., *Gaz. Pal.* 20 mai 2006, n° 140, p. 30 (note sous Cass. 2e civ., 17 nov. 2005 (n°03-20.551)).
- DAGGORNE-LABBE Y., Le propriétaire d'une chose ne cesse d'en être le gardien que si le tiers à qui il l'a confiée a reçu toute possibilité de prévenir lui-même le préjudice qu'elle peut causer. *D.* 1994 p. 80 (note sous Cass. 1re civ., 9 juin 1993 (n° 91-10608/n° 91-11216)).
- DAGGORNE-LABBE Y., La réparation du préjudice corporel du conducteur victime. *LPA* 21 novembre 2007, n° 233, p. 11 (note sous Cass. ass. plén., 6 avr. 2007 (n° 05-81.3506), Cass. ass. plén., 6 avril 2007 (n° 05-15.950)).
- DAMAS N., Retour vers l'anormalité. *D.* 2005, p. 1395 (note sous Cass. 2e civ., 24 fév. 2005 (n°03-18.135)).
- DEUMIER P., Les notes au BICC : d'une source d'information à une source d'interprétation pouvant devenir source de confusion. *RTD civ.* 2007, p. 61 (note sous Cass. ass. plén. 6 oct. 2006 (n° 05-13.255)).
- DE GOUTTES R., *Gaz. Pal.* 11 juillet 2006 n° 192, p. 7 (conclusions sous Cass. ass. plén. 14 avril 2006 (n° 04-18.902)).
- DE LAMBERTYE-AUTRAND M. C., Lien de causalité entre un accident de la circulation et la contamination de la victime à la suite d'une transfusion sanguine. *D.* 2002, p. 3044 (note sous Cass. 1e civ., 4 déc. 2001 (n° 99-19.197)).
- DEJEAN DE LA BATIE N., *JCP éd. G.* 1984, I, 20124 (note sous Cass. 2e civ., 23 fév. 1983 (n°80-14.495)).
- DELEBECQUE Ph., L'immunité du préposé. *D.* 2000, somm. p. 467 (note sous Cass. ass. plén., 25 fév. 2000 (n° 97-17.378/ 97-20.152)).
- DELEBECQUE Ph., Transmission d'une clause d'arbitrage dans une chaîne de contrats. *D.* 2001, p. 1135 (note sous Cass. 1re civ., 6 fév. 2001 (n° n°98-20.776)).
- DELPECH X., *D.* 2007, AJ, p. 1086 (note sous Cass. 1re civ., 27 mars 2007 (n°04-20.842)).
- DUPICHOT P., *JCP éd. G.* 1983, II, 20094 (note sous CA Versailles, 3e ch. 27 janv. 1983).
- DUQUESNE F., *JCP éd. G.* 1996, II, 22651 (note sous Cass. 2e civ., 18 oct. 1995 (n° 93-18.282)).
- DURRY G., La réaffirmation par la deuxième chambre civile de la distinction entre garde de la structure et garde du comportement. *RTD civ.* 1972, p. 139 (note sous Cass. 2e civ., 5 juin 1971).
- DURRY G., D'un recours singulier à la notion de fait de la victime. *RTD civ.* 1972, p. 141 (note sous Cass. 2e civ., 24 mai 1971 (n° 70-10641)).
- DURRY G., Le fabricant d'un vaccin est-il gardien de sa structure ? *RTD civ.* 1978, p. 361 (note sous Cass. 2e civ., 7 déc. 1977).
- DURRY G., *RTD civ.* 1980, p. 354 (note sous Cass. 1re civ., 9 oct. 1979 (n° 78-12.502)).
- DURRY G., *RTD civ.* 1982, p. 423 (note sous Cass. 2e civ., 20 juil. 1981 (n°80-10.450)).
- DURRY G., *JCP éd. G.* 1987, II, 20769 (note sous Cass. 2e civ., 21 juil. 1986 (n° 84-10.393)).
- ESMEIN, S. 1930, I, 121 (note sous Cass. Cass., Ch. Réunion, 13 fév. 1930).

- FANTONI-QUINTON S., Le juge face à la preuve scientifique : sur la reconnaissance de la sclérose en plaque comme accident de travail. *RDSS* 2007, p. 281 (note sous Cass. 2e civ., 14 sept. 2006, (n° 04-30.642)).
- FAUVARQUE-COSSON B., *D.* 2006, pan. p. 2645 (note sous Cass. ass. plén. 14 avril 2006 (n°02-11.168)).
- FAUVARQUE-COSSON B., *D.* 2007, p. 2976 (note sous Cass. ass. plén. 6 oct. 2006 (n° 05-13.255)).
- G'SELL-MACREZ F., La faute du conducteur victime et la causalité. *RLDC* 2007, p. 17 (note sous Cass. ass. plén., 6 avr. 2007 (n° 05-81.3506), Cass. ass. plén., 6 avril 2007 (n° 05-15.950)).
- GALLMEISTER I., La conduite en état d'ébriété n'est pas nécessairement une faute en relation avec le dommage. *D.* 2007 p. 1199 (note sous Cass. ass. plén., 6 avril 2007 (n° 05-15.950)).
- GALLMEISTER I., Produits défectueux : exonération pour risque de développement. *D.* 2007 p. 1592 (note sous Cass. ass. plén., 6 avr. 2007 (n° 05-81.3506), Cass. ass. plén., 14 avril 2006 (n° 04-18.902)).
- GALLMEISTER I., *D.* 2007, IR., p. 1131 (note sous Cass. ass. plén. 14 avril 2006 (n° 04-18.902)).
- GALLMEISTER I., Lien de causalité entre la sclérose en plaques et le vaccin contre l'hépatite B. *D.* 2008, p. 1544 (note sous Cass. 1re civ., 22 mai 2008, (n° 06-14.952/ n°05-20.317/ n° 06-10.967/ n° 06-18.848/ n° 05-10. 593)).
- GALLMEISTER I., Responsabilité du fait du préposé : conducteur agissant dans les limites de sa mission. *D.* 2009, AJ, p. 1606 (note sous Cass. 2e civ., 28 mai 2009 (n° 08-13.310)).
- GALLMEISTER I., Vaccination contre l'hépatite B : responsabilité du laboratoire. *D.* 2009, p. 1968 (note sous Cass. 1re civ., 9 juil. 2009 (n°08-11.073)).
- GALLMEISTER I., Produit défectueux : présomptions de rôle causal. *D.* 2009, p. 1895 (note sous Cass. 1re civ., 25 juin 2009, (n° 08-12.781)).
- GOLHEN C., *JCP éd. G.* 2007, II, 10118 (note sous Cass. 1re civ., 27 mars 2007 (n°04-20.842)).
- GORNY A., La causalité à nouveau en péril. *D.* 2005, p. 2256 (note sous Cass. 1re civ., 5 avr. 2005 (n°02-11.947)).
- GOSSEMENT A., *LPA* 16 janvier 2004, n°12, p.°14 (note sous Cass. 1re civ., 23 sept. 2003 (n° 01-13063)).
- GOUT O., Conception extensive du lien de causalité: les transfusions sanguines ayant entraîné la contamination de la victime ont été rendues nécessaires par l'accident imputable au conducteur. *JCP éd. G.* 2002, II, 10198 (note sous Cass. 1e civ., 4 déc. 2001 (n° 99-19.197)).
- GROSSER P., Force majeure. Pertinence des critères cumulés pour caractériser la force majeure en matières délictuelle et contractuelle. *JCP éd. G.* 2006, II, 10087 (note sous Cass. ass. plén. 14 avril 2006 (n° 04-18.902)).
- GROUDEL H., L'implication du véhicule dans la loi du 5 juillet 1985 (À propos des arrêts rendus par la 2^e chambre civile, le 21 juillet 1986). *D.* 1987, chron. p. 1.
- GROUDEL H., *D.* 1987, jur. p. 49 (note sous Cass. 2e civ., 17 mars 1986 (n°84-16.011)).
- GROUDEL H., *Resp. civ. et assur.* 1989, comm. n° 304 (note sous Cass. 2e civ., 28 juin 1989 (n° 88-16.149)).
- GROUDEL H., *Resp. civ. et assur.* 1990, comm. n° 155 et chron. n° 9 ((note sous Cass. 2e civ., 28 fév. 1990 (n° 88-20.133)).
- GROUDEL H., *D.* 1994 p. 299 (note sous Cass. 2e civ., 23 mars 1994 (n°92-14.296)).
- GROUDEL H., *Resp. civ. et assur.* 1996, comm. n° 91. et Chron. n° 12 (note sous Cass. 2e civ., 24 janv. 1996 (n° 94-10.923)).
- GROUDEL H., *Resp. civ. et assur.* 1996, comm. n° 168 (note sous Cass. 2e civ., 28 fév. 1996 (n° 93-17.457 /93-18.012 /93-18.356)).
- GROUDEL H., *Resp. civ. et assur.* 1996, chron. n° 22. (note sous Cass. 2e civ., 28 fév. 1996 (n° 93-17.457 /93-18.012 /93-18.356)).
- GROUDEL H., Lorsque plusieurs véhicules sont impliqués dans un accident de la circulation chaque conducteur a droit à l'indemnisation des dommages qu'il a subis sauf s'il a commis une faute ayant contribué à la réalisation de son préjudice. *D.* 1997.p. 294 (note sous Cass. Ch. mix., 28 mars 1997 (n°93-11.078)).

- GROUDEL H., L'action en réparation du conducteur d'un véhicule terrestre à moteur contre le gardien de celui-ci. *D.* 1997, p. 448 (note sous Cass. 2e civ., 2 juill. 1997 (n° 96-10.298)).
- GROUDEL H., *Resp. civ. et assur.* 1997, comm. n° 163 (note sous Cass. 2e civ., 19 fév. 1997 (n° 95-14.034)).
- GROUDEL H., Accidents de la circulation : incertitudes sur le fondement du recours d'un débiteur, tenu en vertu de la loi du 5 juillet 1985, contre un autre débiteur. *D.* 1998, p. 174 (note sous Cass. 2e civ., 14 janv. 1998 (n° 95-18.617)).
- GROUDEL H., *Resp. civ. et assur.* 2000, comm. n°259 (note sous Cass. 2e civ. 31 mai 2000 (n° 98-21.203)).
- GROUDEL H., *Resp. civ. et assur.* 2000, comm. n°324 (note sous Cass. 2e civ., 13 juil. 2000 (n° 98-21.530)).
- GROUDEL H., *Resp. civ. et assur.* 2000, comm. n° 373 (note sous Cass. 1re civ., 18 juill. 2000 (n°98-20430)).
- GROUDEL H., *Resp. civ. et assur.* 2001, chron. 14 (note sous Cass. 2e civ., 29 mars 2001 (n° 99-10.735)).
- GROUDEL H., *Resp. civ. et assur.* 2002, comm. n°9 (note sous Cass. 2e civ., 11 avr. 2002 (n° 00-13.387)).
- GROUDEL H., *Resp. civ. et assur.* 2002, comm. n° 126 (note sous Cass. 1e civ., 4 déc. 2001 (n° 99-19.197)).
- GROUDEL H., Les incidences de la faute du conducteur victime : des précisions intéressantes. *D.* 2003, p. 859 (note sous Cass. 2e civ., 4 juil. 2002 (n° 00-12.529) et Cass. 2e civ., 11 juil. 2002 (n° 00-22.445)).
- GROUDEL H., *Resp. civ. et assur.* 2003. chron. n° 24 (note sous Cass. 2e civ., 26 juin 2003 (n° 00-22.250)).
- GROUDEL H., *Resp. civ. et assur.* 2005, comm. n° 348 (Cass. 2e civ., 13 oct. 2005 (n°04-17.428)).
- GROUDEL H., *Resp. civ. et assur.* 2005, étude 19 (note sous Cass. 2e civ., 17 nov. 2005 (n°03-20.551)).
- GROUDEL H., *D.* 2005, pan. p. 1321 (note sous Cass. 2e civ., 24 juin 2004 (n° 02-20.208)).
- GROUDEL H., Conducteur victime: la théorie de la déchéance jetée aux oubliettes. *D.* 2007, p. 1839 (note sous Cass. ass. plén., 6 avr. 2007 (n° 05-81.3506), Cass. ass. plén., 6 avril 2007 (n° 05-15.950)).
- GROUDEL H., *Resp. civ. et assur.* 2007, n° 166, et repère 5 (note sous Cass. 1re civ., 27 fév. 2007 (n°03-16.683)).
- GROUDEL H., *Resp. civ. et assur.* 2009, comm., n° 352 (note sous Cass. 1re civ., 30 sept 2009 (n° 08-12.625)).
- GRYNBAUM L., La SEITA n'est pas responsable de la mort des fumeurs. *D.* 2003, p. 2902 (note sous Cass. 2e civ., 20 nov. 2003, (n° 01-17.977)).
- GRYNBAUM L., *JCP éd. G.* 2005, II, 10085 (note sous Cass. 1re civ., 5 avril 2005 (n°02-11.947)).
- GRYNBAUM L., *JCP éd. G.* 2006, II, 10082 (note sous Cass. 1re civ., 24 janv. 2006 (n°03-20.178/ n°02-16.648)).
- GRYNBAUM L., *JCP éd. G.* 2008, II, 10131 (note sous Cass. 1re civ., 22 mai 2008, (n° 06-14.952/ n°05-20.317/ n° 06-10.967/ n° 06-18.848/ n° 05-10. 593)).
- GUERDER P., *RD rur.* 2006, n° 1 (note sous Cass. 2e civ., 17 nov. 2005 (n°03-20.551)).
- GHILAIN F., *Gaz. Pal.* 29 novembre 2001 n° 333, p. 9 (note sous Cass. 2e civ., 5 juil. 2001 (n° 00-10.446)).
- HENIN Ch., MAILLOLS, A.-C., *LPA* 21 juin 2005, n° 122, p. 9 (note sous (Cass. 1re civ., 5 avril 2005 (n°02-11.947)).
- HENO B., *Gaz. Pal.* 7-8-9 mars 1976, 1, p. 174 (note sous Cass. 1re civ., 12 nov. 1975 (n° 74-10.386)).
- HOCQUET-BERG S., *RLDC* 2004/1, n° 9 (note sous Cass. 1re civ., 23 sept. 2003 (n°01-13.063)).
- HOCQUET-BERG S., *JCP éd. G.* 2010, n° 474 (note sous Cass. 1re civ., 28 janv. 2010 (n° 08-20.755/ n° 08-21.692)).
- HUET J., *RTD civ.* 1986, p. 117 (note sous Cass. 1re civ., 2 oct. 1984 (n°83-14.595)).

- HUET J., Louage d'ouvrage ou contrat d'entreprise de droit commun : la rigueur de l'obligation de résultat et la responsabilité pour les « risques de développement. *RTD civ.* 1986, p. 136 (note sous Cass. 3e civ., 23 oct. 1984).
- HUET J., *RTD civ.* 1986, p. 775 (note sous Cass. com., 3 déc. 1985 (n°84-13.230)).
- JAULT-SESEKE F., *Rev. crit. DIP* 2001, 522 (note sous Cass. 1re civ., 6 fév. 2001 (n°98-20.776)).
- JAULT-SESEKE F., *Rev. crit. DIP* 2007, 798 (note sous Cass. 1re civ., 27 mars 2007 (n°04-20.842)).
- JEOL J., *Gaz. Pal.* 1996, 1, p. 174 (Conclusions sous Cass. ass. plén. 10 nov. 1995 (n° 94-13.912)).
- JEOL J., *JCP éd. G.* 1996, II, 22564 (Conclusions sous Cass. ass. plén. 10 nov. 1995 (n° 94-13.912)).
- JONQUET, N., MAILLOLS, A.-C., MAINGUY, D., TERRIER, M., Conditions de la responsabilité d'un fabricant de vaccin à raison d'une sclérose en plaques faisant suite à des injections d'un vaccin contre l'hépatite B. *JCP éd. G.* 2003, II, 10179 (note sous Cass. 1re civ. 23 sept. 2003 (n°01-13.063)).
- JOSSE RAND L., *DP* 1937, p. 1 (rapp. sous Cass. civ. 30 déc. 1936).
- JOURDAIN P., *Gaz. Pal.* 4 octobre 1986, 2, p. 610 (note sous Cass. 2e civ., 11 avr. 1986 (n° 85-11.092)).
- JOURDAIN P., L'exclusion de la responsabilité délictuelle du gardien de la structure dans les chaînes de contrat. *RTD civ.* 1989, p. 323 (note sous Cass. 2e civ., 30 nov. 1988).
- JOURDAIN P., L'imputabilité du dommage gagne son autonomie. *RTD civ.* 1990, p. 94 (note sous Cass. 2e civ., 28 juin 1989 (n° 88-16.149) et Cass. 2e civ., 8 nov. 1989 (n° 88-13.378)).
- JOURDAIN P., L'incidence de la faute sur la détermination du gardien. *RTD civ.* 1990, p. 292 (note sous Cass. 2e civ., 13 déc. 1989 (n°87-14.990)).
- JOURDAIN P., L'implication du véhicule en mouvement et la cause étrangère. *RTD civ.* 1990 p. 508 (note sous Cass. 2e civ., 28 fév. 1990 (n° 88-20.133)).
- JOURDAIN P., Le gardien d'un véhicule, passager au moment de l'accident, peut invoquer les dispositions de la loi de 1985 contre le conducteur, même s'il s'agit d'un proche parent. *RTD civ.* 1991, p. 129 (note sous Cass. 2e civ., 3 oct. 1990 (n° 89-16.113)).
- JOURDAIN P., L'imputabilité du dommage : confirmation d'une jurisprudence. *RTD civ.* 1991 p. 131 (note sous Cass. 2e civ., 24 oct. 1990 (n° 89-13.306)).
- JOURDAIN P., Imputabilité du dommage à l'accident : vers une divergence de jurisprudence au sein de la Cour de cassation ? *RTD civ.* 1992, p. 125 (note sous Cass. 2e civ., 16 oct. 1991 (n°90-11.880)).
- JOURDAIN P., Les recours entre coauteurs d'un accident de la circulation (suite). *RTD civ.* 1992, p. 127 (note sous Cass. 2e civ., 13 nov. 1991 (n° 90-19.617)).
- JOURDAIN P., Le tiers coauteur d'un accident de la circulation ne peut exercer de recours en contribution ni contre l'employeur ou ses préposés ni contre son assureur. *RTD civ.* 1992, p. 129 (note sous Cass. 2e civ., 3 oct. 1990 (n° 89-16.113)).
- JOURDAIN P., De l'incidence de la faute sur l'attribution de la garde. *RTD civ.* 1993, p. 833 (note sous Cass. 1re civ., 9 juin 1993 (n° 91-10608/n° 91-11216)).
- JOURDAIN P., Véhicule du conducteur seul impliqué : possibilité de prouver une faute en application de la loi. *RTD civ.* 1994, p. 625 (note sous Cass. 2e civ., 19 janv. 1994 (n° 91-13.812)).
- JOURDAIN P., Un véhicule en stationnement peut être impliqué même s'il ne perturbe pas la circulation (revirement de jurisprudence). *RTD civ.* 1994, p. 627 (note sous Cass. 2e civ., 23 mars 1994 (n°92-14.296)).
- JOURDAIN P., Le rôle de l'imprévisibilité de la cause étrangère. *RTD civ.* 1994, p. 871 (note Cass. 1^{re} civ., 9 mars 1994 (n° 91-17.459/ 91-17.464)).
- JOURDAIN P., Dernier coup d'audace de la première Chambre civile ou petite révolution dans le droit de la responsabilité civile ? *D.* 1995 p. 350 (note sous Cass. 1re civ., 17 janv. 1995 (n° 93-13.075)).
- JOURDAIN P., Un accident de la circulation ne peut être volontairement causé. *RTD civ.* 1995, p. 132 (note sous Cass. 2e civ., 30 nov. 1994 (n° 93-13.399/93-13.485)).
- JOURDAIN P., L'implication du véhicule : nouveaux éclaircissements. *RTD civ.* 1995 p. 382 (note sous Cass. 2e civ., 25 janv. 1995 (n°92-17.164)).
- JOURDAIN P., Le cerceau qui se brise et l'obligation de sécurité du vendeur, du fabricant et de l'établissement scolaire. *RTD civ.* 1995, p. 631 (note sous Cass. 1re civ., 17 janv. 1995 (n° 93-13.075)).

- JOURDAIN P., L'Assemblée plénière et la faute inexcusable du piéton. *RTD civ.* 1996, p. 187 (note sous Cass. ass. plén. 10 nov. 1995 (n° 94-13.912)).
- JOURDAIN P., Imputabilité du dommage à l'accident : l'agonie de la présomption de droit ? *RTD civ.* 1996, p. 406 (Cass. 2e civ. 24 janv. 1996 (n° 94-10.923)).
- JOURDAIN P., Recours en contribution : à nouveau la dualité de fondements. *RTD civ.* 1996, p. 409 (note sous Cass. 2e civ., 24 janv. 1996 (n° 94-10.923)).
- JOURDAIN P., Faute de la victime conductrice et réparation de ses dommages direct et par ricochet : une chambre mixte confirme les jurisprudences de la chambre criminelle. *RTD civ.* 1997, p. 681 (note sous Cass. Ch. mix., 28 mars 1997 (n°93-11.078)).
- JOURDAIN P., Véhicule seul impliqué : le conducteur victime peut invoquer les dispositions de la loi de 1985 contre le gardien. *RTD civ.* 1997, p. 959 (note sous Cass. 2e civ. 2 juil. 1997 (n° 96-10.298)).
- JOURDAIN P., *JCP éd. G.* 1998. II. 10045 (note sous Cass. 2e civ., 14 janv. 1998 (n° 95-18.617)).
- JOURDAIN P., Fondement des recours : des décisions malencontreuses. *RTD civ.* 1998, p. 393 (Cass. 2° civ., 14 janv. 1998 (n° 95-18.617)).
- JOURDAIN P., L'incompatibilité des qualités de gardien et de préposé. *RTD civ.* 1998, p. 914 (note sous Cass. 2e civ., 1er avr. 1998 (n° 96-17.903)).
- JOURDAIN P., Cause étrangère ou cause exclusive ? *RTD civ.* 1999, p. 113 (note sous Cass. 1^{re} civ., 6 oct. 1998 (n° 96-12.540)).
- JOURDAIN P., Implication dans un accident complexe : le retour au fractionnement de l'accident et à la recherche de la causalité. *RTD civ.* 1999, p. 121 (note sous Cass. 2e civ., 5 nov. 1998 (n° 96-20.243)).
- JOURDAIN P., La loi de 1985 s'applique-t-elle aux dommages causés au véhicule seul impliqué dans l'accident ? *RTD civ.* 1999, p. 123 (note sous Cass. 2e civ., 10 juin 1998 (n° 96-17.787)).
- JOURDAIN P., Lien de causalité : l'équivalence des conditions n'est pas morte ! *RTD civ.* 2000, p. 335 (note sous Cass. 2e civ., 27 janv. 2000 (n° 97-20.889)).
- JOURDAIN P., Implication dans un accident complexe : l'espoir renaît. *RTD civ.* 2000, p. 348 (note sous Cass. 2e civ., 6 janv. 2000 (n° 97-21.360)).
- JOURDAIN P., Le préposé qui n'excède pas les limites de sa mission n'engage pas sa responsabilité envers les tiers. *RTD civ.* 2000, p. 348 (note sous Cass. ass. plén., 25 fév. 2000 (n° 97-17.378/ 97-20.152)).
- JOURDAIN P., Cause étrangère : l'imprévisibilité est-elle toujours nécessairement une condition de la force majeure ? *RTD civ.* 2000, p. 847 (note sous Cass. 2e civ., 13 juil. 2000 (n° 98-21.530)).
- JOURDAIN P., La garde de la structure au service de la présomption de garde du propriétaire. *RTD civ.* 2001, p. 372 (note sous Cass. 2e civ., 12 oct. 2000 (n° 99-10.734)).
- JOURDAIN P., *RTD civ.* 2001, p. 598 (note sous Cass. 2e civ., 29 mars 2001 (n° 99-10.735)).
- JOURDAIN P., Lien de causalité : toujours l'équivalence des conditions. *RTD civ.* 2002, p. 308 (note sous Cass. 1e civ., 4 déc. 2001 (n° 99-19.197)).
- JOURDAIN P., Garde de la structure et lien de préposition. *RTD civ.* 2002, p. 519 (note sous Cass. 2e civ., 11 avr. 2002 (n° 00-13.387)).
- JOURDAIN P., Responsabilité du fait des produits défectueux : nouvelle condamnation de la France et interprétation restrictive de la directive par la Cour de justice. *RTD civ.* 2002, p. 523 (note sous CJUE, 25 avril 2002 (C- 52/00), (C-183/00)).
- JOURDAIN P., L'imprévisibilité de la force majeure : une pomme de discorde entre les première et deuxième chambres civiles. *RTD civ.* 2003, p. 301 (note sous Cass. 1re civ., 6 nov. 2002 (n° 99-21.203)).
- JOURDAIN P., Inapplication de la loi au véhicule en stationnement dans un lieu d'habitation. *RTD civ.* 2003, p. 720 (note sous (Cass. 2e civ., 26 juin 2003 (n° 00-22.250)).
- JOURDAIN P., Une application étonnamment large de la faute inexcusable du piéton. *RTD civ.* 2003 p. 721 (note sous Cass. 2e civ., 5 juin 2003 (n° 01-16.806)).
- JOURDAIN P., L'autorité de la chose jugée au pénal sur la qualité de conducteur et l'application de la loi de 1985. *RTD civ.* 2003, p. 722 (note sous Cass. 2e civ., 19 juin 2003 (n° 00-18.991)).

- JOURDAIN P., L'incertitude scientifique empêche de reconnaître un lien de causalité entre le vaccin contre l'hépatite B et l'apparition de la sclérose en plaques. *RTD civ.* 2004, p. 101 (note sous Cass. 1re civ., 23 sept. 2003 (n° 01-13.063)).
- JOURDAIN P., La Cour de cassation refuse d'ouvrir le prétoire aux victimes du tabac. *RTD civ.* 2004, p. 103 (note sous Cass. 2e civ., 20 nov. 2003, (n° 01-17.977)).
- JOURDAIN P., *D.* 2005, pan. p.191 (note sous Cass. 2e civ., 13 mai 2004 (n° 02-17.545)).
- JOURDAIN P., Produit défectueux : ne pas confondre danger et défaut. *RTD civ.* 2005, p. 607 (note sous Cass. 1re civ., 5 avril 2005 (n°02-11.947)).
- JOURDAIN P., L'existence d'une opération d'entraide agricole ne fait pas obstacle à l'application de la loi du 5 juillet 1985. *RTD civ.* 2006, chron. 9, p. 134 (note sous Cass. 2e civ., 17 nov. 2005 (n°03-20.551)).
- JOURDAIN P., Lien de causalité entre produit de santé et maladie. A propos de l'Isoméride et de l'hormone de croissance. *RTD civ.* 2006, p. 323 (note sous Cass. 1re civ., 24 janv. 2006 (n°03-20.178/n°02-16.648)).
- JOURDAIN P., Défaut du produit de santé : mise en œuvre des critères tirés de l'insuffisance d'information sur les risques et du bilan bénéfiques / risques. *RTD civ.* 2006, p. 325 (note sous Cass. 1e civ., 24 janv. 2006 (n°02-16.648)).
- JOURDAIN P., La directive du 25 juillet 1985 s'oppose à ce que le fournisseur réponde du producteur lorsque celui-ci est responsable sans faute. *RTD civ.* 2006, p. 333 (note sous CJUE, 10 janv. 2006, (C-402/03)).
- JOURDAIN P., L'accident sportif est exclusif de l'application de la loi de 1985, y compris s'il survient au cours d'un entraînement. *RTD civ.* 2006, p. 337 (note sous Cass. 2e civ., 4 janv. 2006 (n° 04-14.841)).
- JOURDAIN P., Force majeure : l'incertitude demeure après les arrêts d'Assemblée Plénière. *RTD civ.* 2006, p. 775 (note sous Cass. ass. plén., 14 avr. 2006 (04-18.902)).
- JOURDAIN P., Force majeure : l'Assemblée plénière manque l'occasion d'une définition claire. *D.* 2006 p. 1577 (note sous Cass. ass. plén., 14 avr. 2006 (04-18.902)).
- JOURDAIN P., *D.* 2006, pan., p. 1931 (note sous Cass. 1re civ., 5 avril 2005 (n°02-11.947)).
- JOURDAIN P., *D.* 2007, pan. p. 2900 (note sous Cass. ass. plén. 6 oct. 2006 (n° 05-13.255)).
- JOURDAIN P., Faute de la victime conductrice : le retour à l'orthodoxie de l'assemblée plénière de la Cour de cassation. *JCP éd. G.* 2007, II, 10078 (note sous Cass. ass. plén., 6 avr. 2007 (n° 05-81.3506), Cass. ass. plén., 6 avril 2007 (n° 05-15.950)).
- JOURDAIN P., La Cour de cassation consacre en Assemblée plénière le principe d'identité des fautes contractuelle et délictuelle. *RTD civ.* 2007, p. 123 (note sous Cass. ass. plén. 6 oct. 2006 (n° 05-13.255)).
- JOURDAIN P., L'insuffisance d'information sur les risques de l'utilisation d'un produit comme critère de sa défectuosité. *RTD civ.* 2007, p. 139 (note sous Cass. 1re civ., 7 nov. 2006 (n°05-11.604)).
- JOURDAIN P., Recours en contribution de l'EFS : la deuxième Chambre civile maintient le cap et précise sa position. *RTD civ.* 2007, p. 362 (note sous Cass. 2e civ., 25 janv. 2007 (n°06-13.611)).
- JOURDAIN P., Exigence de l'imprévisibilité de la force majeure après les arrêts d'Assemblée plénière du 14 avril 2006 : la division persiste au sein de la Cour de cassation ! Florilège d'arrêts. *RTD civ.* 2007, p. 574.
- JOURDAIN P., Faute de la victime conductrice : l'Assemblée plénière maintient l'exigence de causalité. *RTD civ.* 2007, p. 789 (note sous Cass. ass. plén., 6 avril 2007 (n° 05-15.950)).
- JOURDAIN P., Lien de causalité entre la vaccination contre l'hépatite B et la sclérose en plaques : la Cour de cassation assouplit sa jurisprudence. *RTD civ.* 2008, p. 492 (note sous Cass. 1re civ., 22 mai 2008, (n° 06-14.952/ n°05-20.317/ n° 06-10.967/ n° 06-18.848/ n° 05-10. 593)).
- JOURDAIN P., *D.* 2008, pan. p. 2894 (note sous Cass. 1re civ., 22 nov. 2007 (n° 06-14.174)).
- JOURDAIN P., L'immunité du préposé profite au conducteur d'un véhicule terrestre à moteur. *D.* 2009, pan. p. 541 (note sous Cass. 2e civ., 28 mai 2009, (n°08-13.310)).
- JOURDAIN P., Lien de causalité entre vaccination et maladie apparaissant ultérieurement : la jurisprudence s'affine. *RTD civ.* 2009, p. 723 (note sous Cass. 1re civ., 25 juin 2009, (n° 08-12.781)).

- JOURDAIN P., *RTD civ.* 2009, p. 735 (note sous Cass. 1re civ., 9 juil. 2009 (n°08-11.073)).
- JOURDAIN P., Le droit français demeure compétent pour régir la réparation des dommages à des biens professionnels causés par un produit défectueux. *RTD civ.* 2009, p. 738 (note sous CJUE, 1re ch., 4 juin 2009 (C-285/08)).
- JOURDAIN P., La réparation des dommages aux biens à usage professionnel causés par un produit défectueux. *JCP éd. G.* 2009, p. 34 (note sous CJUE, 1re ch., 4 juin 2009 (C-285/08)).
- JOURDAIN P., Les mystères du transfert de garde : à propos de la location d'un quad. *RTD civ.* 2010, p. 114 (note sous Cass. 2e civ., 10 nov. 2009 (n° 08-20.273)).
- JULIEN J., *Dr. fam.* 2009, n° 135 (note sous Cass. 1re civ., 9 juil. 2009 (n°08-11.073)).
- KENFACK H., *JCP éd. E* 2007. 1523, n°15 (note sous Cass. ass. plén. 6 oct. 2006 (n° 05-13.255)).
- KESSLER G., Le motocycliste conduisant sous l'empire de l'alcool et du cannabis commet une faute en relation avec son dommage de nature à limiter ou exclure son droit à indemnisation. *JCP éd. G.* 2006, II, 10004 (note sous Cass. 2e civ., 13 oct. 2005 (n°04-17.428)).
- KESSOUS R., BILLIAU M., *JCP éd. G.* 2000, II, 10295 (note sous Cass. ass. plén., 25 fév. 2000 (n° 97-17.378/ 97-20.152)).
- KESSOUS R., Tabagisme : responsabilité juridique et responsabilité morale. *Concl. de l'avocat général, D.* 2003, p. 2902 (concl. sous Cass. 2e civ., 20 nov. 2003, (n° 01-17.977)).
- KLEITZ C., Incidence de l'alcool et du cannabis sur l'indemnisation du conducteur. *RLDC* 2006/23, p. 21 (note sous Cass. 2e civ., 13 oct. 2005 (n°04-17.428)).
- KLEITZ C., *RLDC* 1^{er} avr. 2006, p. 20 (note sous CJUE, 14 mars 2006 (C-177/04)).
- KLEITZ C., De l'accident de la circulation qui a rendu nécessaire une transfusion sanguine. *RLDC* 2007, p. 24 (note sous Cass. 2e civ., 25 janv. 2007 (n°06-13.611)).
- LACROIX X., Le tiers à un contrat peut invoquer, sur le fondement de la responsabilité délictuelle, un manquement contractuel dès lors que ce manquement lui a causé un dommage. *LPA* 22 janv. 2007, (note sous Cass. ass. plén. 6 oct. 2006 (n° 05-13.255)).
- LAGARDE, *DC* 1942, 25 (rapport sous Cass., Ch. réun., 2 déc. 1941).
- LAITHIER Y.-M., Les caractères de la force majeure : l'Assemblée plénière défend la conception classique *RDC* 2006. p. 1083 (note sous Cass. ass. plén., 14 avr. 2006 (n° 02-11.168), (n° 04-18.902)).
- LAMBERT S., Responsabilité du fabricant d'un médicament vétérinaire mal utilisé. *D.* 2006, p. 565 (note sous Cass. 1re civ., 21 juin 2005 (n° 02-18.815)).
- LAMBERTYE-AUTRAND M.-C., La théorie de l'équivalence des conditions et les recours entre coauteurs. *D.* 2002, p. 3044 (note sous Cass. 1e civ., 4 déc. 2001 (n° 99-19.197)).
- LANDEL J., *RGDA* 2003, p. 721 (note sous Cass. 2e civ., 26 juin 2003 (n° 00-22.250)).
- LANDEL J., *RGDA* 2003, p. 729 (note sous Cass. 2e civ., 19 juin 2003 (n° 00-18.991)).
- LANDEL J., *RGDA* 2004, p. 96 (note sous Cass. 2e civ., 24 juin 2004 (n° 02-20.208)).
- LANDEL J., *RGDA* 2004, p. 504 (note sous Cass. 2e civ., 20 nov. 2003, (n° 01-17.977)).
- LANDEL J., *RGDA* 2006, p. 104 (note sous Cass. 2e civ., 13 oct. 2005 (n°04-17.428)).
- LANDEL J., *RGDA* 2006, p. 933 (note sous Cass. crim. 29 mars 2006 (n° 05-82.515)).
- LANDEL J., *RGDA* 2007, p. 349 (note sous Cass. 2e civ., 25 janv. 2007 (n°06-13.611)).
- LANDEL J., *RGDA* 2007, p. 613 (note sous Cass. ass. plén., 6 avr. 2007 (n° 05-81.3506), Cass. ass. plén., 6 avril 2007 (n° 05-15.950)).
- LANDEL J., La location d'un quad transfère la garde sur le conducteur. *JA* 2010, n° 815 (note sous Cass. 2e civ., 10 nov. 2009 (n° 08-20.273)).
- LARROUMET Ch., *D.* 1980, p. 325 (note sous Cass. 2e civ., 3 octobre et 14 novembre 1979).
- LARROUMET Ch., *D.* 1987, p. 221 (note sous Cass. 2e civ., 15 déc. 1986).
- LARROUMET Ch., Les transpositions française et espagnole de la directive sur la responsabilité du fait des produits défectueux devant la CJUE. *D.* 2002, p. 2462 (note sous CJUE 25 avril 2002 (C- 52/00), (C-183/00)).
- LAUDE A., *JCP éd. G.* 2007. II. 10142 (note sous CE, 9 mars 2007, (n° 267635/ n° 278665/ n° 285288/ n° 283067)).

- LE MAGUERESSE Y., De l'harmonisation escomptée des critères de la force majeure en matière de responsabilité civile contractuelle et délictuelle *LPA* 6 juillet 2006, p. 14 (Cass. ass. plén., 14 avr. 2006 (04-18.902)).
- LEGROS C., *JCP éd. G* 2001, II, 10567 (note sous Cass. 1re civ., 6 fév. 2001 (n°98-20.776)).
- LEGROS C., *JCP éd. E* 2006, 2224, n°11 (note sous Cass. ass. plén., 14 avr. 2006 (04-18.902)).
- LEGOUX A., *Gaz. Pal.* 13 août 2009, n° 225, p. 9 (note sous Cass. 1re civ., 9 juil. 2009 (n°08-11.073)).
- LEVENEUR L., *JCP éd. E* 1999, n°9/10, note L. Leveneur (Cass. 1re civ., 6 oct. 1998 (n° 96-15.660)).
- LEVENEUR L., *CCC* 2001, comm. n° 82 (note sous Cass. 1re civ., 6 fév. 2001 (n°98-20.776)).
- LEVENEUR L., *CCC* 2001, comm. n° 118 (note sous Cass. 3e civ., 28 mars 2001 (n° 99-14.721)).
- LEVENEUR L., *CCC* 2003, comm. n° 53 (note sous Cass. 1re civ., 6 nov. 2002 (n° 99-21.203)).
- LEVENEUR L., *CCC* 2007, comm. n° 63, (note sous Cass. ass. plén. 6 oct. 2006 (n° 05-13.255)).
- LEVENEUR L., *CCC* 2007, comm. n° 64 (note sous Cass. 1re civ., 7 nov. 2006 (n°05-11.604)).
- LEVENEUR L., *CCC* 2007, comm. n° 166 (note sous Cass. 1re civ., 27 mars 2007 (n°04-20.842)).
- LEVENEUR L., *CCC* 2008, n° 64 (note sous Cass. 1re civ., 22 nov. 2007 (n° 06-14.174)).
- LIBCHABER R., *Defrénois* 2001, p. 708 (note sous Cass. 1re civ., 6 fév. 2001 (n°98-20.776)).
- LOQUIN É.; *RTD com.* 2001, p. 413 (note sous Cass. 1re civ., 6 fév. 2001 (n°98-20.776)).
- LUBY M., *RTD com.* 2002, p. 585 (note sous CJUE, 25 avril 2002 (C-52/00), (C-154/00)).
- MAINGUY D., SEUBE J.-B., *JCP éd. E* 2001, p. 1238 (note sous Cass. 1re civ., 6 fév. 2001 (n°98-20.776)).
- MALAN A., La Cour de cassation se prononce sur la transmission de la clause d'arbitrage dans les chaînes hétérogènes de contrats. *LPA* 10 août 2007, n° 160, p. 23 (note sous Cass. 1re civ., 27 mars 2007 (n°04-20.842)).
- MALINVAUD Ph., L'entrepreneur dispose d'une action contractuelle directe contre le fabricant. *RDI* 2001, p. 259 (note sous Cass. 3e civ., 28 mars 2001 (n° 99-14.721)).
- MALINVAUD Ph., La faute contractuelle est une faute délictuelle à l'égard des tiers qui en subissent un dommage. *RDI* 2006, 504 (note sous Cass. ass. plén. 6 oct. 2006 (n° 05-13.255)).
- MALINVAUD Ph., *RDI* 2007, p. 94 (note sous Cass. 1re civ., 7 nov. 2006 (n°05-11.604)).
- MARTIN R., *JCP éd. G.* 1998. II, 10143 (note sous Cass. 1re civ., 16 juil. 1998 (n° 96-15380)).
- MATTER, *DP* 1930, 1, 57 (note sous Cass. Cass., Ch. Réunion, 13 fév. 1930).
- MAURY C., Controverses sur la notion de « conducteur ». *D.* 2005, p. 938 (note sous Cass. 2e civ., 7 oct. 2004 (n° 02-17.738)).
- MAZEAUD D., *Defrénois* 1996, p. 762 (note sous Cass. ass. plén. 10 nov. 1995 (n° 94-13.912)).
- MAZEAUD D., Absence de présomption d'imputabilité du dommage qui se révèle postérieurement à l'accident. *D.* 1997, somm., p.30 (note sous Cass. 2e civ., 24 janv. 1996 (n° 94-13.678)).
- MAZEAUD D., *D.* 1997, somm., p.231 (note sous Cass. Ch. mix., 28 mars 1997 (n°93-11.078)).
- MAZEAUD D., L'action en réparation du conducteur d'un véhicule terrestre à moteur contre le gardien de celui-ci. *D.* 1998, somm. p. 203 (note sous Cass. 2e civ. 2 juil. 1997 (n° 96-10.298)).
- MAZEAUD D., *D.* 2003, somm. p. 463 (note sous CJUE, 25 avril 2002 (C-183/00)).
- MAZEAUD D., *D.* 2004, somm. p. 1344 (note sous Cass. 1re civ. 23 sept. 2003 (n°01-13.063), (Cass. 2e civ., 20 nov. 2003, (n° 01-17.977)).
- MAZEAUD D., Le régime de l'indemnisation du tiers victime d'un préjudice causé par l'inexécution d'un contrat. *RDC* 2007, p. 269 (note sous Cass. ass. plén. 6 oct. 2006 (n° 05-13.255)).
- MAZEAUD H., *S.* 1941, 1, 217 (note sous Cass., Ch. réun., 2 déc. 1941).
- MEKKI S. A., *RLDC* 2006/29, n° 2129 (note sous Cass. ass. plén., 14 avr. 2006 (04-18.902)).
- MEMENTEAU G., *LPA* 22 avril 2004, n° 81, p. 9 (note sous Cass. 1re civ. 23 sept. 2003 (n°01-13.063)).
- MESTRE J., FAGES B., Le manquement contractuel et les tiers. *RTD civ.* 2007, p. 115 (note sous Cass. ass. plén. 6 oct. 2006 (n° 05-13.255)).
- MIHURA J., *JCP* 1942, II, 1766 (note sous Cass., Ch. réun., 2 déc. 1941).

- MISTRETTA P. et FAICT T., *JCP éd. E.* 2003, p. 1749 (note sous Cass. 1re civ. 23 sept. 2003 (n°01-13.063)).
- MONNET Y., *Gaz. Pal.* 7 mars 2008, n°67-68, p. 17 (note sous Cass. ass. plén., 6 avril 2007 (n° 05-15.950)).
- MONNET Y., *Gaz. Pal.* 19 septembre 2008, n° 263-264, p. 19 (note sous Cass. crim., 5 déc. 2007 (n° 07-83.935)).
- MONTANIER J.-Cl., *JCP éd. G.* 1990, II, 21508 (note sous Cass. 2e civ., 28 juin 1989 (n° 88-16.149)).
- MOULY J., L'accident entre concurrents de compétitions sportives n'est pas un accident de la circulation. *D.* 2006, p. 2443 (note sous Cass. 2e civ., 4 janv. 2006 (n° 04-14.841)).
- MOULY J., *JCP éd. G.* 2009, n°28, p. 18 (note sous Cass. 2e civ., 28 mai 2009 (n° 08-13.310)).
- NEYRET L., La défektivité : nouvel enjeu du contentieux du vaccin contre l'hépatite B. *D.* 2006, p. 1273 (note sous Cass. 1re civ., 24 janv. 2006 (n°03-19.534)).
- NEYRET L., L'imputabilité de la sclérose en plaques au vaccin contre l'hépatite B. *D.* 2007, p. 2204 (note sous CE, 9 mars 2007, (n° 267635/ n° 278665/ n° 285288/ n° 283067)).
- NOURISSAT C., Droit civil de l'Union européenne : panorama 2005. *D.* 2006 p. 1259 (note sous CJUE, 10 janv. 2006, (C-402/03)).
- OUDOT P., L'obligation de sécurité et la responsabilité du distributeur. *CCC* 2003, p. 7 (note sous CJUE, 25 avril 2002 ((C-52/00), (C-154/00), (C-183/00)).
- OUDOT P., L'application de la responsabilité du fait des produits défectueux selon le juge communautaire : dernier camouflet et autre déconvenue. *Gaz. Pal.* 1 septembre 2009, n°244, p. 4 (note sous CJUE, 1re ch., 4 juin 2009 (C-285/08)).
- OUDOT P., Absence de défaut ou défaut indécélable ? *Gaz. Pal.* 13 août 2009 n° 225, p. 14 (note sous Cass. 1re civ., 19 mars 2009 (n° 08-10.143)).
- OUDOT P., L'application de la responsabilité du fait des produits défectueux selon le juge communautaire : dernier camouflet et autre déconvenue ! *Gaz. Pal.* 1 septembre 2009, n° 244, p. 4 (note sous CJUE, 1re ch., 4 juin 2009 (C-285/08)).
- PAISANT G., Produits dangereux : responsabilité tant à l'égard de l'acquéreur qu'à l'égard des tiers du vendeur professionnel, subrogation de plein droit entre le vendeur professionnel et le concepteur du produit, cause du dommage subi par un enfant dans la cour de l'école. *D.* 1996, p. 15 (note sous Cass. 1re civ., 17 janv. 1995 (n° 93-13.075)).
- PAUL F., *CCC* 2003, comm. n° 177 (note sous Cass. 1re civ., 23 sept. 2003 (n°01-13.063)).
- PAULIN A., Après la compétition vient ... l'entraînement ! *Gaz. Pal.* 12 août 2006 n° 224, p. 16 (note sous Cass. 2e civ., 4 janv. 2006 (n° 04-14.841)).
- PEIGNE J., Responsabilité du fait des produits défectueux : la surdité française. *Gaz. Pal.* 10 juin 2006, n° 161, p. 55 (note sous CJUE, 14 mars 2006 (C 177/04)).
- PEIGNE J., La responsabilité du fait des médicaments défectueux : acquis et incertitudes. *RDSS* 2006, p. 495 (note sous Cass. 1re civ., 24 janv. 2006 (n°03-20.178/ n°02-16.648)).
- PEIGNE J., Lien de causalité entre la sclérose en plaques et le vaccin contre l'hépatite B. *RDSS* 2008, p. 578 (note sous Cass. 1re civ., 22 mai 2008, (n° 06-14.952/ n°05-20.317/ n° 06-10.967/ n° 06-18.848/ n° 05-10. 593)).
- PENNEAU A., De la latitude de ne pas transposer littéralement les dispositions de la directive « produit défectueux » relatives à l'exonération fondée sur le risque de développement. *D.* 1998, p. 488 (note sous CJUE, 29 mai 1997 (C-300-95)).
- PERALLAT L., *JCP éd. G.* 1981, II, 19506.
- PICHON V., *RLDC* 2008/51, n° 3058 (note sous Cass. 1re civ., 22 mai 2008, (n° 06-14.952/ n°05-20.317/ n° 06-10.967/ n° 06-18.848/ n° 05-10. 593)).
- PICOD Y., La directive 85/374 n'empêche pas l'application des conditions qu'elle fixe à des dommages qui ne relèvent pas de son champ application. *JCP éd. G.* 2009, p.44 (note sous CJUE, 1re ch., 4 juin 2009 (C-285/08)).
- PICOD Y., CHEVRIER É., Commentaire sous le chapitre premier « Prévention », Code de la consommation 2008, Dalloz, p. 303.

- PIERRE Ph., *RLDC* 2007, p. 44 (note sous CE, 9 mars 2007, (n° 267635/ n° 278665/ n° 285288/ n° 283067)).
- PIERROUX E., Vaccination contre l'hépatite B et sclérose en plaques : vers l'admission judiciaire d'un lien de causalité. *Gaz. Pal.* 24 juin 2008, p. 1686 (note sous Cass. 1re civ., 22 mai 2008, (n° 06-14.952/ n°05-20.317/ n° 06-10.967/ n° 06-18.848/ n° 05-10. 593)).
- PIGNARRE G., *D.* 2000, somm. p. 285 (note sous Cass. 1re civ., 5 janv. 1999 (n° 97-10.547)).
- PITET L., *Gaz. Pal.* 6 avril 2004, n° 97, p. 2 (note sous Cass. 1re civ., 23 sept. 2003 (n°01-13.063)).
- PIZZIO J.-P., Rapports entre le régime mis en place par la directive du 25 juillet 1985 sur la responsabilité des produits défectueux et les autres régimes de responsabilité. *D.* 2002, somm. p. 2937 (note sous CJUE 25 avril 2002 (C- 52/00)).
- PRINGENT S., Contamination par transfusion et accident de la circulation. *LPA* 18 avril 2007, n° 78, p. 9 (note sous Cass. 2e civ., 25 janv. 2007 (n°06-13.611)).
- RADE Ch., La consécration de la présomption d'imputabilité du dommage à l'accident et l'abandon de l'implication du véhicule dans le dommage. *D.* 1997, p. 384 (note sous Cass. 2e civ., 19 fév. 1997 (n° 95-14.034)).
- RADE Ch., *Resp. civ. et assur.* 2000, chron. 22 (note sous Cass. ass. plén., 25 fév. 2000 (n° 97-17.378/ 97-20.152)).
- RADE Ch., *Resp. civ. et assur.* 2003, chron. 28 (note sous Cass. 1re civ., 23 sept. 2003 (n°01-13.063)).
- RADE Ch., *Resp. civ. et assur.* 2004, chron. 5 (note sous Cass. 2e civ., 20 nov. 2003, (n° 01-17.977)).
- RADE Ch., *Resp. civ. et assur.* 2005, n° 189 (note sous Cass. 1re civ., 5 avril 2005 (n°02-11.947)).
- RADE Ch., *Resp. civ. et assur.* 2006, n° 89 (note sous Cass. 1re civ., 24 janv. 2006 (n°03-20.178/ n°02-16.648)).
- RADE Ch., Contamination par transfusion et accident de la circulation. *JCP éd. G.* 2007, II, 10035 (note sous Cass. 2e civ., 25 janv. 2007 (n°06-13.611)).
- RADE Ch., *Resp. civ. et assur.* 2008, n° 30 (note sous Cass. 1re civ., 22 nov. 2007 (n° 06-14.174)).
- RADE Ch., *Resp. Civ. et Assur.* 2008, Étude n° 8 (note sous Cass. 1re civ., 22 mai 2008, (n° 06-14.952/ n°05-20.317/ n° 06-10.967/ n° 06-18.848/ n° 05-10. 593)).
- RAYMOND G., *CCC* 2002, n° 117 (note sous CJUE 25 avril 2002 (C- 52/00)).
- RAYMOND G., *CCC* 2007, n° 60 (note sous Cass. 1re civ., 7 nov. 2006 (n°05-11.604)).
- RAYNARD J., Transpositions jugées incorrectes de la directive 85/374 CE sur la responsabilité du fait des produits défectueux : où qui peut le plus ne peut plus toujours le moins; *RTD civ.* 2002, p. 868 (note sous CJUE, 25 avril 2002 (C- 52/00), (C-154/00), (C-183/00)).
- REBEYROL V., *LPA* 12 juillet 2005, n° 137, p. 16 (Cass. 1re civ., 5 avril 2005 (n°02-11.947)).
- RINALDI F., *Gaz. Pal.* 2000, n° 237, p. 36 (note sous Cass. ass. plén., 25 fév. 2000 (n° 97-17.378/ 97-20.152)).
- RIPERT, *DP* 1930, 1, 57 (note sous Cass. Cass., Ch. Réunies, 13 fév. 1930).
- ROBIN-OLIVIER S., BERGE J.-S., Le rôle conféré par le droit communautaire aux droits nationaux des États membres (1re partie). *LPA* 19 mai 2003, n° 99, p. 4 (note sous CJUE 25 avril 2002 (C-183/00)).
- ROCHFELD J., Les ambiguïtés des directives d'harmonisation totale : la nouvelle répartition des compétences communautaire et interne. *D.* 2009, chron. p. 2047 (note sous CJUE, 1re ch., 4 juin 2009 (C-285/08)).
- RODIERE R., *D.* 1957, p. 261 (note sous Cass. 2e civ., 5 janv. 1956).
- RONDEY C., *D.* 2002, AJ. p. 1670 (note sous CJUE 25 avril 2002 (C- 52/00)).
- SARCELET J.-D., Responsabilité du fait des produits défectueux : le moment de la mise en circulation dans l'appréciation du caractère défectueux. *LPA* 3 mars 2006, n° 45 p.6 (avis sous Cass. 1re civ., 24 janv. 2006 (n°03-19.534)).
- SARCELET J.-D., *LPA* 13 juillet 2006 (note sous Cass. 1re civ., 24 janv. 2006 (n°03-20.178/ n°02-16.648)).
- SARDIN D., *Gaz. Pal.* 6 novembre 2004, n° 311, p. 9 (note sous Cass. 2e civ., 24 juin 2004 (n° 02-20.208)).

- SARGOS P., *JCP éd. G.* 2009, n°41, p. 13 (note sous Cass. 1re civ., 9 juil. 2009 (n°08-11.073) et Cass. 1re civ., 25 juin 2009, (n° 08-12.781)).
- SAVATIER R., *DP* 1937, p. 5 (rapp. sous Cass. civ. 30 déc. 1936).
- SAVATIER R., *JCP* 1956, II, 9095 (note sous Cass. 2e civ., 5 janv. 1956).
- SAVAUX É., *Defrénois* 2006, p. 1212 (note sous Cass. ass. plén., 14 avr. 2006 (04-18.902)).
- SERAGLINI C. *JCP éd. G.* 2006, I, 187, § 9 (note sous Cass. 1re civ., 11 juil. 2006 (n° 04-14.950)).
- SERINET Y.-M., MISLAWSKI R., Vaccination contre l'hépatite B: les conditions de la responsabilité du fait des produits défectueux. *D.* 2004, p. 898 (note sous Cass. 1re civ., 23 sept. 2003 (n°01-13.063)).
- SINTEZ C., Responsabilité du fait des médicaments défectueux : Cinq arrêts attendus pour un revirement mesuré. *LPA* 22 août 2008, n° 169, p. 6 (note sous Cass. 1re civ., 22 mai 2008, (n° 06-14.952/ n°05-20.317/ n° 06-10.967/ n° 06-18.848/ n° 05-10. 593)).
- SOMMER J.-M., NICOLETIS C., Chronique de jurisprudence de la Cour de cassation. *D.* 2009 p. 2069 (Cass. 2e civ., 28 mai 2009 (n° 08-13.310)).
- STOFFEL-MUNCK Ph., Le particularisme de la force majeure en matière contractuelle. *RDC* 2003, p. 59 (note sous Cass. 1re civ., 6 nov. 2002 (n° 99-21.203)).
- STOFFEL-MUNCK Ph., *JCP éd. G.* 2006, I, 166, n° 4 s. (note sous Cass. 1re civ., 24 janv. 2006 (n°03-20.178/ n°02-16.648)).
- STOFFEL-MUNCK Ph., *JCP éd. G.* 2006, I, 111, n° 11 (Cass. 2e civ., 13 oct. 2005 (n°04-17.428)).
- STOFFEL-MUNCK Ph., *JCP éd. G.* 2007, I, 115, n° 4, (note sous Cass. ass. plén. 6 oct. 2006 (n° 05-13.255)).
- STOFFEL-MUNCK Ph., *JCP éd. G.* 2007, I, 115 (note sous Cass. 2e civ., 25 janv. 2007 (n°06-13.611)).
- STOFFEL-MUNCK Ph., *JCP éd. G.* 2007, I, 185, n° 2 (note sous Cass. 1re civ., 4 juin 2007 (n° 05-20.213)).
- STOFFEL-MUNCK Ph., *JCP éd. G.* 2007, I, 185, n°6 (note sous Cass. 2e civ., 25 janv. 2007 (n°06-13.611)).
- STOFFEL-MUNCK Ph., *JCP éd. G.* 2007, I, 185, n° 9 (note sous Cass. ass. plén., 6 avr. 2007 (n° 05-81.3506), Cass. ass. plén., 6 avril 2007 (n° 05-15.950)).
- STOFFEL-MUNCK Ph., *JCP éd. G.* 2008, I, 125, n° 9 (note sous Cass. 1re civ., 22 nov. 2007 (n° 06-14.174)).
- STOFFEL-MUNCK Ph., *JCP éd. G.* 2008, I, 186, n° 3 (note sous Cass. 1re civ., 22 mai 2008, (n° 06-14.952/ n°05-20.317/ n° 06-10.967/ n° 06-18.848/ n° 05-10. 593)).
- STOFFEL-MUNCK Ph., *JCP éd. G.* 2010, n° 456, § 10 (note sous Cass. 1re civ., 9 juil. 2009 (n°08-11.073)).
- TERRE F., *JCP éd. G.* 2006, actu. 428 (note sous Cass. 2e civ., 13 juil. 2006 (n° 05-10.250)).
- THERY PH., Transmission de la clause compromissoire : accessoires en cascade... *RTD civ.* 2008, p. 541 (note sous Cass. 1re civ., 27 mars 2007 (n°04-20.842)).
- TRAIN F.-X., Arbitrage et action directe: à propos de l'arrêt ABS du 27 mars 2007. *Gaz. Pal.* 22 novembre 2007, n° 326, p. 6 (note sous Cass. 1re civ., 27 mars 2007 (n°04-20.842)).
- VIGNON-BARRAULT A., *Resp. civ. et assur.* 2007, étude 16 (note sous Cass. 1re civ., 27 fév. 2007 (n°03-16.683)).
- VIGNON-BARRAULT A., *RDSS* 2010, p. 372 (note sous Cass. 1re civ., 28 janv. 2010 (n° 08-20.755/ n° 08-21.692)).
- VIGNON-BARRAULT A., CASSON P., Chronique de responsabilité civile (1re partie). *Gaz. Pal.* 8 octobre 2007, n° 201, p. 7 (note sous Cass. 2e civ., 25 janv. 2007 (n°06-13.611)).
- VIGNON-BARRAULT A., CASSON P., Chronique de responsabilité civile (suite et fin). *Gaz. Pal.* 9 octobre 2007, n° 202, p. 5 (note sous Cass. ass. plén., 6 avril 2007 (n° 05-15.950)).
- VINEY G., *JCP éd. G.* 1976, II, 18749 (note sous Cass. 1re civ., 12 nov. 1975 et CA Paris, 5 déc. 1975).
- VINEY G., *JCP éd. G.* 1994, I, 3773, n° 6 (note sous Cass. 1re civ., 9 mars 1994 (n° 91-17.459/ 91-17.464)).
- VINEY G., *JCP éd. G.* 1994, II, 22202 (note sous Cass. 1re civ., 9 juin 1993 (n° 91-10608/n° 91-11216)).

- VINEY G., *JCP éd. G.* 1996, I, 3944 (note sous Cass. 2e civ., 28 juin 1995 (n°93-20.540)).
- VINEY G., *JCP éd. G.* 1996, II, 22564 (note sous Cass. ass. plén. 10 nov. 1995 (n° 94-13.912)).
- VINEY G., *JCP éd. G.* 1997, I, 4025, n° 24 (note sous Cass. Ch. mix., 28 mars 1997 (n°93-11.078)).
- VINEY G., *JCP éd. G.* 1997, I, 4070 (note sous Cass. 2e civ., 19 fév. 1997 (n° 95-14.034)).
- VINEY G., *JCP éd. G.* 1999, I, 147, n°4 à 6 (Cass. 2e civ., 10 juin 1998 (n° 96-17.787)).
- VINEY G., *JCP éd. G.* 1999, I, 147, n° 21 (note sous Cass. 2e civ., 10 juin 1998 (n° 96-17.787)).
- VINEY G., *JCP éd. G.* 2000, I, 241 (note sous Cass. 2e civ., 27 janv. 2000 (n° 97-20.889)).
- VINEY G., *JCP éd. G.* 2001, I, 338, n° 15 (note sous Cass. 2e civ., 12 oct. 2000 (n° 99-10.734)).
- VINEY G., *JCP éd. G.* 2002, p. 2164 (note sous CJUE, 25 avr. 2002 (C-52/00), (C-154/00), (C-183-00)).
- VINEY G., *JCP éd. G.* 2002, I, 186, n° 10 (note sous Cass. 1e civ., 4 déc. 2001 (n° 99-19.197)).
- VINEY G., *JCP éd. G.* 2002, I, 186, n° 33 (note sous Cass. 2e civ., 11 avr. 2002 (n° 00-13.387)).
- VINEY G., *JCP éd. G.* 2003, I, 152, n° 32 s. (note sous Cass. 1re civ., 6 nov. 2002 (n° 99-21.203)).
- VINEY G., *JCP éd. G.* 2004, I, 101, n° 13 (note sous Cass. 1re civ., 27 mars 2003 (n° 01-00.850)).
- VINEY G., *JCP éd. G.* 2004, I, 101, n° 23 (note sous Cass. 1re civ., 23 sept. 2003 (n°01-13.063)).
- VINEY G., *JCP éd. G.* 2004, I, 163, n° 36 (note sous Cass. 2e civ., 20 nov. 2003, (n° 01-17.977)).
- VINEY G., *JCP éd. G.* 2005, I, 149, n° 7 (note sous Cass. 1re civ., 5 avril 2005 (n°02-11.947)).
- VINEY G., La responsabilité du débiteur à l'égard du tiers auquel il a causé un dommage en manquant à son obligation contractuelle. *D.* 2006, p. 2825 (note sous Cass. ass. plén. 6 oct. 2006 (n° 05-13.255)).
- VINEY G., La marge de liberté laissée aux autorités nationales pour aménager la responsabilité du fait des produits défectueux dans les situations qui échappent au domaine d'application de la directive numéro 85/374/CEE. *RDC* 2009, p. 1381 (note sous CJUE, 1re ch., 4 juin 2009 (C-285/08)).

CHRONIQUES

- ANTONMATTEI P.-H., Ouragan sur la force majeure. *JCP éd. G.* 1996, I, 3907.
- BATTEUR A., L'application de la loi du 19 mai 1998 relative à la responsabilité du fait des produits dans les rapports entre professionnels. *LPA*, 8 octobre 2001 n° 200, p. 5.
- BEHAR-TOUCHAIS M., Le fondement des recours contributoires entre conducteurs ou propriétaires de véhicules coimpliqués dans un accident de la circulation après la loi du 5 juillet 1985. *JCP éd. G.* 1988, I, 3339.
- BERG O., La notion de risque de développement en matière de responsabilité du fait des produits défectueux. *JCP éd. G.* 1996, I, 3945.
- BIGOT J., Les trois lectures de la loi Badinter. *JCP éd. G.* 1987, I, 3278.
- BADINTER R., Dixième anniversaire de la loi Badinter sur la protection des victimes d'accidents de la circulation : bilan et perspectives. *Resp. civ. et assur.* 1996, avril, n°spéc. p. 2.
- BLOCH L., Force majeure : le calme après l'ouragan ? *Resp. civ. et assur.* 2006, n° 6, études 8.
- BLOCH L., Pour une présentation de la responsabilité du fait des produits de santé. *Resp. civ. et assur.* 2009, étude 16.
- BOLLEE S., La circulation de la clause compromissive dans les chaînes de contrats translatifs de propriété *D.* 2007, p. 2077.
- BOLLEE S., LEMAIRE S., Le règlement n°593/2008 du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles dit « Rome I ». *D.* 2008, p. 2155.
- BORE J., Le recours entre coobligés in solidum. *JCP éd. G.* 1967, I, 2126.
- BORE J., La causalité partielle en noir et blanc ou les deux visages de l'obligation « in solidum ». *JCP éd. G.* 1971, I, 2369.
- BOSKOVIC O., La protection de la partie faible dans le règlement de Rome I. *D.* 2008 p. 2175.

- BRUN Ph., 20 ans d'application de la loi sur l'indemnisation des victimes d'accident de la circulation : esquisse de bilan. *RLDC* mars 2006, p. 63.
- BRUN Ph., Causalité juridique et causalité scientifique. *RLDC* juillet/août 2007, p. 15.
- CAMPROUX M.-P., La loi du 5 juillet 1985 et son caractère exclusif. *D.* 1994, chron. p. 109.
- CARTOU E., La transposition en droit français de la directive sur la responsabilité du fait des produits. *LPA* 11 avril 1997, n°44, p. 4.
- CHABAS F., Notion et rôle de l'implication du véhicule. *Gaz. Pal.* 1986, doct. p. 64.
- CHABAS F., L'interprétation des articles 2 à 6 de la loi du 5 juillet 1985 et la question des recours. *Gaz. Pal.* 20 juin 1995, p. 656.
- CHABAS F., La loi du 19 mai 1998 et le droit commun. *Gaz. Pal.* 1999, 1, doct. p. 565.
- CONTE Ph., Le législateur, le juge, la faute et l'implication (la fable édifiante de l'autonomie de la loi du 5 juillet 1985). *JCP éd. G.* 1990, I, 3471.
- COUTANT-LAPALUS Ch., Variations autour de l'imprévisibilité de la cause étrangère. *LPA* 26 février 2002, n° 41, p. 15.
- CUKIER B., La loi du 5 juillet 1985. *Gaz. Pal.* 1987, doct., p. 514.
- D'AVOUT L., Le sort des règles impératives dans le règlement Rome I. *D.* 2008, p. 2165.
- DAGGORNE-LABBE Y., La loi du 19 mai 1998 relative à la responsabilité du fait des produits défectueux. *Defrénois* 1998, p. 1265, art. 36888.
- DAMAS N., Retour vers l'anormalité. *D.* 2005, p. 1395.
- DARGENT L., Règlement sur la loi applicable aux obligations contractuelles. *D.* 2008, p. 1815.
- DEJEAN DE LA BATIE N., *JCP éd. G.* 1982, II, 19814.
- DURRY G., *RTD. civ.* 1974, p. 161.
- DURRY G., *RTD. civ.* 1972, p. 163.
- ESMEIN P., Le nez de Cléopâtre ou les affres de la causalité. *D.* 1964, chron. p. 209.
- GHESTIN J., La directive communautaire du 25 juillet 1985 sur la responsabilité du fait des produits défectueux. *D.* 1986, chron., p. 135.
- GIAUME C., Consommateurs et vices cachés : du droit positif français au droit européen. *LPA* 30 juillet 1990, n° 91 p. 13.
- GROUDEL H., Le fondement de la réparation instituée par la loi du 5 juillet 1985. *JCP éd. G.* 1986, I, 3244.
- GROUDEL H., L'exclusivité de la loi du 5 juillet 1985, entre hauts et bas. *Resp. civ. et assur.* 2009, n°7, étude 11.
- HALPERIN J.-L., La naissance de l'obligation de sécurité. *Gaz. Pal.* 23 septembre 1997, p. 1176.
- HUET J., Articulation de la loi de 1985 et du droit commun de la responsabilité. *RTD civ.* 1987, p. 356.
- JAMIN Ch., La loi n°98-389 du 19 mai 1998 relative à la responsabilité du fait des produits défectueux. *RTD civ.* 1998, p. 763.
- JOURDAIN P., Du classique et du moins classique en matière de cause étrangère. *RTD civ.* 1990, p. 488.
- JOURDAIN P., Implication et causalité du dommage. *RTD civ.* 1991, p. 550.
- JOURDAIN P., Le point sur la notion de circulation. *RTD civ.* 1993 p. 840.
- JOURDAIN P., Implication et causalité dans la loi du 5 juillet 1985. *JCP éd. G.* 1994, I, 3794.
- JOURDAIN P., Domaine et conditions d'application de la loi du 5 juillet 1985 », *Gaz. Pal.* 20 juin 1995, p. 642.
- JOURDAIN P., Commentaire de la loi du 19 mai 1998 relative à la responsabilité du fait des produits défectueux. *JCP éd. E* 1998, p. 1204.
- LAMBERT-FAIVRE Y., De la poursuite à la contribution : quelques arcanes de la causalité. *D.* 1992, chron. p. 311.
- LAMBERT-FAIVRE Y., Fondement et régime de l'obligation de sécurité. *D.* 1994, chron. p. 81.
- LAMBERT-FAIVRE Y., L'éthique de la responsabilité. *RTD civ.* 1998, p. 1.

- LARROUMET Ch., L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation. L'amalgame de la responsabilité civile et de l'indemnisation automatique. *D.* 1985, chron. p. 237.
- LARROUMET Ch., La responsabilité du fait des produits après la loi du 19 mai 1998. *D.* 1998, p. 311.
- LECLERC F., Les chaînes de contrats en droit international privé. *JDI* 1995, p. 267.
- LEDUC F., Le cœur et la raison en droit des accidents de la circulation. *Resp. civ. et assur.* 2009, n° 3, étude 4.
- MARGEAT H., LANDEL J., MARCHAND C., Accidents de la circulation : la loi Badinter six mois plus tard ou les 7 points clés. *Gaz. Pal.* 1986, doct., p. 147.
- MAZEAUD D., Le régime de l'obligation de sécurité. *Gaz. Pal.* 23 sept. 1997, p. 1201.
- MAZEAUD D., Clauses limitatives de réparation : les quatre saisons. *D.* 2008, p. 1776.
- MAZEAUD H., *JCP éd. G.* 1982, II, 19748.
- NOËL L., La notion d'accident. *RGDA* 2004, p. 309.
- OSMAN F., Avis, directives, codes de bonne conduite, recommandations, déontologie, éthique, etc. : réflexion sur la dégradation des sources privées du droit. *RTD civ.* 1995 p. 509.
- OUDOT P., L'application et le fondement de la loi du 19 mai 1998 instituant la responsabilité du fait des produits défectueux : les leçons du temps. *Gaz. Pal.* 15 novembre 2008, n° 320, p. 6.
- PIERRE Ph., Les présomptions relatives à la causalité. *RLDC* juil. / août 2007 p. 39.
- RADE C., L'article 1er de la loi du 5 juillet 1985 à la dérive. *LPA* 19 janvier 1996, p. 12.
- RAFFI R., Implication et causalité. *D.* 1994, chron. p. 158.
- RIEHM Th., Produits défectueux : quel avenir pour les droits communs ? L'influence communautaire sur les droits français et allemand. *D.* 2007, p. 2749.
- ROBERT J.-A., REGNIAULT A., Les effets indésirables des médicaments : information et responsabilités. *D.* 2004, p. 510.
- STARCK B., La pluralité des causes de dommage et la responsabilité civile (La vie brève d'une fausse équation : causalité partielle= responsabilité partielle). *JCP éd. G.* 1970, I, 2339.
- STARCK B., La pluralité des causes de dommage et la responsabilité civile (La vie brève d'une fausse équation : causalité partielle= responsabilité partielle) (suite et fin), *JCP éd. G.* 1970, I, 2339.
- TESTU F.-X., MOITRY J.-H., La responsabilité du fait des produits défectueux, commentaire de la loi 98-389 du 19 mai 1998. *D. aff.* 1998, n. 1, p. 3.
- TUNC A., Garde de la structure et garde du comportement dans la responsabilité du fait des choses inanimées. *JCP éd. G.* 1957, I, 1384.
- VIGNON-BARRAULT A., Les régimes spéciaux d'indemnisation, accidents de la circulation: *LPA* 2008, n° 191, p. 3.
- WIEDERKEHR G., De la loi du 5 juillet 1985 et de son caractère autonome. *D.* 1986, chron. p. 255.
- ZAVARO M., Les règles de l'art. *Gaz. Pal.* 4 novembre 2000 n° 309, p. 3.

CONTRIBUTIONS A UN COLLOQUE

- LEVENEUR L., *Le défaut.* In : *La responsabilité du fait des produits défectueux.* Actes du colloque du 27 octobre 1998. *LPA* 28 décembre 1998, n° 155, p. 28.
- MAZEAUD D., *Les victimes et les dommages réparables.* In : *La responsabilité du fait des produits défectueux.* Actes du colloque du 27 octobre 1998. *LPA* 28 décembre 1998, n° 155, p. 14.
- MOLFESSIS N., *Les produits en cause.* In : *La responsabilité du fait des produits défectueux.* Actes du colloque du 27 octobre 1998. *LPA* 28 décembre 1998, n° 155, p. 20.
- OUTIN-ADAM A., *Les responsables.* In : *La responsabilité du fait des produits défectueux.* Actes du colloque du 27 octobre 1998. *LPA* 28 décembre 1998, n° 155, p. 8.

CONTRIBUTIONS AU REPERTOIRE DALLOZ DE DROIT CIVIL

- CHABAS F., GREAU F., *Force majeure*. *Rép. civ.* avril 2007.
- GRYNBAUM L., *Responsabilité du fait des choses inanimées*. *Rép. civ.* janvier 2004.
- LAMBERT-PIERI M.-C., *Responsabilité – régime des accidents de la circulation -*. *Rép. civ.* janvier 2002.

THESES

- ANTONMATTEI P.-H., *Contribution à l'étude de la force majeure* / préface de Bernard Teyssié. Tome 220, Paris : Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1992. (Thèses, Bibliothèque de droit privé).
- COËFFARD P., *Garantie des vices cachés et « responsabilité contractuelle de droit commun »* / préface de Philippe Rémy. Poitiers : Librairie générale de droit et de jurisprudence, 2005. 270 pages. (Faculté de droit et des sciences sociales).
- GOLDMAN B., *La détermination du gardien responsable du fait des choses inanimées* / préface de Paul Roubier. Thèse : Lyon : Sirey, 1947.
- JOSSERAND, *De la responsabilité du fait des choses inanimées*. Rousseau, 1987.
- MARKOVITS Y., *La directive CEE du 25 juillet 1985 sur la responsabilité du fait des produits défectueux*. Tome 211, Paris : Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1990. 415 pages. (Thèses, Bibliothèque de droit privé).
- OUDOT P., *Le risque de développement, Contribution au maintien du droit à réparation* / préface de Jean-Pierre Pizzio. Dijon : Éditions Universitaires de Dijon, 2005. 358 pages. (Institutions).

TRAVAUX DE RECHERCHES EN MATIERE D'ACCIDENTOLOGIE ET D'AIDES

A LA CONDUITE

OUVRAGE

- GUILBOT M., *Accidents de la route, infrastructures et responsabilités*. Paris : Documentation Française, 2008. 213 pages. (Synthèses).

RAPPORTS

- GUILBOT M., LARCHER F., et al. *AJAR Aspects juridiques des aides au respect de la règle de conduite*. Rapport final. PREDIT, Convention DSCR/INRETS, 2010, 137 pages + annexes.
- GUILBOT M., *AJAR - Aspects juridiques des aides au respect de la règle de conduite*. Rapport Intermédiaire. Paris : DSCR, 2009. 75 pages.
- GUILBOT M., *La mise en cause de la responsabilité des auteurs indirects d'accidents de la route : (un levier pour une meilleure prise en compte de la sécurité des déplacements par les décideurs publics ?)*. Rapport final au PREDIT GO 3. Paris : PREDIT, 2006, 312 pages.
- KANZ C., SCHATOR, M., *Liability issues of SafeMap vehicle applications according to German law and jurisdiction*. Projet SafeMap (Deufrako), BASt, 2006, 37 pages.

- MICHEL G., MONETTI M., PIERRE Ph., SLIM, H., *Acceptabilité juridique des innovations technologiques liées à la conduite assistée ou automatique*. Projet ARCOS 2004, Thème 7 bis (Thème 7, tâche 5), Voies de progrès, décembre 2003. 76 pages.
- MICHEL G., MONETTI M., PIERRE Ph., SLIM, H., *Acceptabilité juridique des innovations technologiques liées à la conduite assistée ou automatique*. Projet ARCOS 2004, Thème 7 bis (Thème 7, tâche 5), Solutions acceptables, Décembre 2004. 71 pages.

CONTRIBUTIONS A UN OUVRAGE COLLECTIF

- GUILBOT M., *L'insécurité routière, une responsabilité à partager*. In *Recherche et Sécurité routière. Pour une action publique renouvelée*. Cahiers Risques collectifs et Situations de Crise n°6, Prédit-GO3, Publications de la MSH-Alpes, 2006, 100 pages.
- MALATERRE G., *L'acte de conduite*. In *Recherche et Sécurité routière. Pour une action publique renouvelée*. Cahiers Risques collectifs et Situations de Crise n°6, Prédit-GO3, Publications de la MSH-Alpes, 2006, p. 31

CONTRIBUTIONS A UN COLLOQUE

- GUILBOT M., VAN ESLANDE P., DONIOL-SHAW G., *L'insécurité routière : une responsabilité à partager*. In *Recherche et sécurité routière. Des connaissances pour une action publique renouvelée*. Actes du Colloque organisé à Boulogne-Billancourt par le Groupe Opérationnel 3- Recherche et sécurité Routière du Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres (PREDIT), 22 novembre 2006.
- KOENING J. G., *Le projet Lavia : contexte et organisation* In : *Carnet de route du LAVIA*. Actes du colloque publié par le Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres (PREDIT), 2006.
- LASSARRE S. et ROMON S., *Utilisation du LAVIA et influence sur les vitesses pratiquées en vue de l'évaluation de l'utilité*. In : *Carnet de route du LAVIA*. Actes du colloque publié par le Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres (PREDIT), 2006.
- LASSARRE S. et SAAD F., *Présentation des quatre dimensions de l'évaluation du LAVIA : utilisabilité, utilité, acceptabilité, sécurité avec la justification des choix des dispositifs d'évaluation associés*. In : *Carnet de route du LAVIA*. Actes du colloque publié par le Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres (PREDIT), 2006.
- LEMERCIER C., *Systèmes d'information et de communication embarqués et distraction du conducteur*. In : *Psychologie du conducteur- Psycho²*. Actes du Colloque organisé à Boulogne-Billancourt par le Groupe Opérationnel 3- Recherche et sécurité Routière du Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres (PREDIT), 13 novembre 2006.
- PERVANÇHON M., PAGES E., *Approche sociologique des représentations et des usages des aides à la conduite*. In *Psychologie du conducteur- Psycho²*. Actes du Colloque organisé à Boulogne-Billancourt par le Groupe Opérationnel 3- Recherche et sécurité Routière du Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres (PREDIT), 13 novembre 2006.

REFERENCES EN LIGNE

AVIS, CONCLUSIONS, BULLETINS D'INFORMATION ET COMMUNIQUES

Avis

- CHARPENEL, Avis. *BICC* 15 juin 2007. Disponible sur : < www.courdecassation.fr > (avis sous Cass. ass. plén., 6 avril 2007 (n° 05-15.950)).
- CNIL, Délibération n°2005-278 du 17 novembre 2005. *Délibération portant refus de la mise en oeuvre par la MAAF Assurances SA d'un traitement automatisé de données à caractère personnel basé sur la géolocalisation des véhicules*. Disponible sur : < www.legifrance.gouv.fr >.
- MONNET, *BICC* 1^{er} juill. 1997. Disponible sur : < www.courdecassation.fr > (avis sous Cass. Ch. mix., 28 mars 1997 (n°93-11.078)).

Bulletin d'information

- OLLIER, Rapport. *BICC* 1^{er} juill. 1997. Disponible sur : < www.courdecassation.fr > (avis sous Cass. Ch. mix., 28 mars 1997 (n°93-11.078)).
- CHARPENEL, *BICC* 15 juin 2007 (Avis sous Cass. ass. plén., 6 avr. 2007 (n° 05-81.3506), Cass. ass. plén., 6 avr. 2007 (n° 05-15.950)). Disponible sur : < www.courdecassation.fr >.
- GALLET, *BICC* 15 juin 2007 (Rapport sous Cass. ass. plén., 6 avr. 2007 (n° 05-81.3506), Cass. ass. plén., 6 avr. 2007 (n° 05-15.950)). Disponible sur : < www.courdecassation.fr >.
- KESSOUS R., *BICC* 15 avr. 2000 (concl. sous Cass. ass. plén., 25 fév. 2000 (n° 97-17.378/ 97-20.152)). Disponible sur : < www.courdecassation.fr >.
- PONROY, *BICC* 15 avr. 2000 (note sous Cass. ass. plén., 25 fév. 2000 (n° 97-17.378/ 97-20.152)). Disponible sur : < www.courdecassation.fr >.

Communiqué

- COUR DE CASSATION, *Communiqué relatif à l'arrêt n° 537 du 14 avril 2006 rendu par l'Assemblée Plénière*. Disponible sur : < <http://www.courdecassation.fr> >.

Conclusions

- TESAURO, (Avocat général), Conclusions sous CJUE, 29 mai 1997, *Recueil de jurisprudence* 1997 p. I-02649. Disponible sur : < <http://eur-lex.europa.eu> >.

RAPPORTS

Assemblée Nationale

- LEFRAND G., *Rapport fait au nom de la Commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire sur la proposition de loi visant à améliorer l'indemnisation des victimes de dommages corporels à la suite d'un accident de la circulation*. Paris, 10 février 2010, n° 2297, 82 pages. Disponible sur : < www.assemblee-nationale.fr >.

- DELEGATION DE L'ASSEMBLEE NATIONALE POUR L'UNION EUROPEENNE. *Rapport d'information sur le Livre vert de la Commission européenne, sur la responsabilité civile du fait des produits défectueux.* (COM [1999] 396 final – document E 1296). Paris, 19 octobre 2000, n° 2669, 256 pages. Disponible sur : < www.assemblee-nationale.fr >.

Sénat

- ANZIANI A., BETEILLE L., Rapport d'information fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du Règlement et d'administration générale par le groupe de travail relatif à la responsabilité civile. Paris, 15 juillet 2009, n°556, session extraordinaire 2008-2009. Disponible sur : < <http://www.senat.fr> >.
- FAUCHON P., Rapport fait au nom de la commission des Lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du Règlement et d'administration générale sur la proposition de loi, adoptée avec modifications par l'Assemblée Nationale en deuxième lecture relative à la responsabilité du fait des produits défectueux. Paris, 7 avril 1998, n° 377, session 1997-1998. Disponible sur : < <http://www.senat.fr> >.

Conseil de l'Europe

- CONSEIL DE L'EUROPE. *Rapport explicatif sur la Convention européenne sur la responsabilité du fait des produits en cas de lésions corporelles ou de décès (STCE n° 091).* Disponible sur : <<http://conventions.coe.int>>.

PRESSE

- OLIVIER B., *Erreurs en chaîne sous le tunnel du Mont-Blanc.* Disponible sur : < <http://www.liberation.fr> >.
- GUILLET A., *Premier accident mortel à cause d'un régulateur de vitesse ?* Disponible sur : < <http://lci.tf1.fr> >.
- MATHON P., *Les Français se méfient du régulateur de vitesse.* 13 avril 2005. Disponible sur : < <http://lci.tf1.fr> >.
- MATHON P., *Régulateurs : Renault s'explique.* 20 avril 2005. Disponible sur : < <http://lci.tf1.fr> >.

AUTRES

- ASSOCIATION ECHO, *Mémo d'Echo.* Disponible sur : < www.association-echo.com >.
- *Avant-projet de réforme du droit des obligations (Articles 1101 à 1386 du Code civil) et du droit de la prescription (Articles 2234 à 2281 du Code civil).* Rapport à Monsieur Pascal Clément, Garde des Sceaux, Ministre de la Justice. 22 Septembre 2005. Disponible sur : < <http://www.ladocumentationfrancaise.fr> >.
- BRAC M., Codes de bonne conduite : quand les sociétés jouent à l'apprenti législateur. Disponible sur : < <http://www.glose.org> >.
- FFSA, DIRECTION DU MARCHÉ DES RISQUES D'ENTREPRISES, DÉPARTEMENT RESPONSABILITÉ CIVILE-CRÉDIT CAUTION. *Le livre blanc de l'assurance Responsabilité civile.* 12 septembre 2000. Disponible sur : < <http://www.ffsa.fr> >.
- STRAUB W., *La responsabilité du fait des produits en pratique, Droit communautaire et droit suisse.* 91 pages. Disponible sur : < <http://www.advobern.ch> >.

INDEX

Les chiffres renvoient aux numéros de paragraphe

A

- **Accident de la circulation**
 - Définition, 77-79
 - Véhicule d'une aide à la conduite, 80
- **Action**
 - Reconventionnelle, 10, 18, 112, 129, 146, 158, 187, 203, 206
 - Récursoire, 262, 300, 304, 306, 333, 343, 344, 348, 359
- **Action à tout moment dans la conduite, 24, 26-29, 32, 33, 36, 39, 41, 53, 61, 171, 256, 261**
- **Action directe dans la conduite, 24, 26-27, 33, 36, 39, 53**
- **Action immédiate dans la conduite, 53, 256**
- **"Adaptative Cruise Control", 3**
- **Aides à la conduite**
 - Active, 2
 - Assistance, 1, 5, 27, 207, 256
 - Informative, 1-4, 11, 73, 99, 164
 - Intervention continue, 3, 26- 28, 31, 256
 - Intervention ponctuelle, 1, 3, 26, 27, 256
 - Non "surpassable", 3
 - "Overridable", 2
 - Substitutive, 3
 - "Surpassable", 3
- **Aides à la gestion de la vitesse, 123, 171**
- **Affaire**
 - Incendie du tunnel du Mont Blanc, 97
 - Mont Sainte Odile, 97
 - Régulateur de vitesse, 86, 238
- **Aléa, 86, 159, 172**
- **Aléa humain, 99**
- **Aléa technologique, 99, 165, 179**
- **Appel en garantie, 191, 199, 227, 266**
- **Applicabilité de la loi du 5 juillet 1985**
 - Au gardien, 14, 49, 248
 - En péril, 12, 45, 64
 - Exclusivement au conducteur ou au gardien, 21, 50
- **Assurance**
 - Conducteur et gardien, 8, 77, 181, 182, 266
 - Fabricant, 8, 181, 265
 - Risque de développement, 181, 266
- **Avion**
 - Accident, 96, 97, 225-227
 - Répartition des responsabilités, 60

B

- **Boîte noire, 96**

C

- **Causalité**
 - Adéquate, 145
 - Certaine, 145
 - Directe, 107, 109, 145
 - Equivalence des conditions, 73, 145
 - Exclusive, 8, 60, 129, 140, 144-146, 188, 189, 192, 262, 355
 - Dysfonctionnement de l'aide et accident, *Voir Preuve*
 - Dysfonctionnement de l'aide et gravité du dommage, *Voir Preuve*
 - Juridique, 100-102
 - Scientifique, 100-101
- **Chaîne de contrats translatifs de propriété, 196, 198-199, 204**
- **Charge finale**
 - Répartition équitable, 10, 13-15, 115, 136, 207, 208, 212, 279, 289, 291, 293, 301, 304, 312, 314, 316, 318, 347, 349-357, 359
 - Répartition inéquitable, 15, 18, 92, 115, 136, 180, 185, 202, 311, 354, 359
- **Chose dangereuse, 172, 219, 230, 234, 252-255, 277, 284, 319, 319, 332, 359**
- **Clause**
 - Electio juris*, 195, 198-200, 204
 - Exclusion de garantie du risque de développement, 181
 - Limitative ou exclusive de responsabilité, 193-194, 203, 204
- **Code de bonnes pratiques, 187**
- **Comportement du véhicule Voir Source du dommage**
- **Connaissances scientifiques et techniques, 8, 177, 188**
- **Conducteur**
 - Aide à la conduite, 31, 46
 - Définition, 23, 24
 - Dénaturation, 17, 31, 43, 54, 354
 - Elève d'un véhicule auto-école, 37
 - Fabricant, 46
 - Moniteur d'un véhicule auto-école, 36
 - Passager d'une motocyclette, 36
 - Personne au volant d'un véhicule remorqué, 37
 - Personne au volant d'un véhicule équipé d'une aide, 29, 31-43
 - Dénaturation, 17, 31, 43, 54, 355
- **Conducteur normalement dégradé, 121**
- **Conducteur-préposé, 235**
- **Conformité aux normes, 60, 116, 161**
- **Consommateur, 13, 54, 100, 103, 107, 108, 110, 124, 167, 181, 187, 199, 204**
- **Contrat, 6, 160, 167, 187, 193, 195-200, 203-204**
- **Contrôle du véhicule, 5, 29, 39, 61, 123, 127, 171**

- **Coresponsabilité**
Obligation *in solidum*, 7, 18, 49, 133, 208, 219, 278
Règles du partage de responsabilité, 133

D

- **Débiteur final** *Voir Responsabilité finale*
- **Défaillance**
Coussin gonflable (Air bag), 107, 161
- **Défaillance d'une aide à la conduite**
Décrochage inopiné, 99, 116, 120, 122, 127, 129, 139, 141, 144, 171
Fonctionnement inopiné, 107, 164, 348
Mauvaise interaction homme-machine, 5, 164, 291
Mauvais usage de l'aide, 161, 164, 173, 237, 331, 340-345
Surpassement impossible, 86, 164
- **Défaillance d'une aide au pilotage d'un avion**
Dysfonctionnement d'un système de détection du sol, 89
- **Défaillance humaine**
Avion, 97
Motoculteur, 97
Véhicule équipé d'une aide à la conduite, 116, 122, 123, 129, 136, 139, 147, 164, 284, 295
- **Défaillance mécanique du véhicule**
Blocage du volant, 120
Défaut de parallélisme des roues, 120
Détachement d'un pneu, 120
Système de freinage, 121, 171, 223, 293, 329
- **Défaut de conception, 8, 181, 202**
- **Défaut de conformité, 162**
- **Défaut d'information, 8, 161, 170, 194**
- **Défaut de fabrication, 161, 170**
- **Défaut de maîtrise, 118, 119, 121-123, 126, 134, 135, 138**
- **Défaut de sécurité**
Aide à la conduite, 147
Critères d'appréciation, 161
Défaut extrinsèque, 161, 211
Défaut intrinsèque, 8, 161
Définition, 160
Véhicule équipé d'une aide à la conduite, 103, 107, 164, 172, 178, 180, 184, 188, 200, 203, 204, 206, 211
Véhicule équipé d'un airbag, 161
- **Dispositif de double commande, 25, 27, 36, 37, 38, 39**
- **Dissociation des deux gardes** *Voir Garde de la structure et du comportement*
- **Distributeur, 187**

- **Droit de la responsabilité civile**
 - Adaptation par les juges, 207, 279, 316, 359
 - Inadapté, 15
 - Insatisfaisant, 55, 56, 284, 320
 - Modification par le législateur, 13, 14, 125, 182
 - Satisfaisant, 128
- **Dynamisme propre, 219, 229, 230, 252-255, 277, 284, 338, 359**
- **Dysfonctionnement** *Voir Défaillance*

E

- **Équipementier, 60, 191-198, 204, 226**
- **Équité, 7, 9, 11, 13, 18, 136, 207, 219, 231, 284, 295, 306, 310, 316, 318, 325, 338, 350, 355, 359**
- **Erreur**
 - Humaine, 1, 36, 234, 256-257
 - Technique, 95, 97, 164, 179
- **Exonération, 8, 88, 137, 141-142, 145, 146, 156, 161, 185, 189, 262**
- **Expérience, 95, 102, 141, 237, 326, 328-329, 351**
- **Extension du champ des responsables, 207, 209, 354, 358-359**
- **"Évitabilité" de l'accident, 106, 107, 140, 141, 142, 143, 280, 320, 323-330, 331, 341, 345-352, 355, 356**

F

- **Fabricant, 9, 13, 14, 17-18, 31, 46, 50, 53, 55, 60-62, 90, 96, 100, 107-111, 122, 124, 127, 132, 136, 141, 148, 149, 152, 158, 160, 161, 164-166, 168-171, 173, 174, 176, 177, 179-182, 184-191, 199, 200-202, 206-211, 219, 221, 222, 228, 229, 238, 239, 242, 246-248, 252, 253, 258-266, 277, 279, 284, 292, 350, 353, 354, 358, 359**
- **Fait du tiers, 82, 83, 84, 87**
- **Faute d'imprudence**
 - Propriétaire au volant d'un véhicule équipé, 119, 126-130, 134-137, 147
- **Faute de comportement, 232, 233**
- **Faute de conduite, 11, 257**
- **Faute inexcusable et cause exclusive de l'accident, 8, 60, 114, 129, 355**
- **Faute intentionnelle**
 - Conducteur, 9, 56, 72, 92, 113-116, 118, 121, 142, 145, 180
 - Conducteur d'un véhicule équipé, 112, 118, 120-122
 - Distributeur, 187
 - Fabricant, 164, 221
 - Fabricant du véhicule équipé de l'aide, 136, 186, 187
 - Gardien d'un véhicule, 92, 113, 119, 120, 180
 - Gardien d'une chose, 218

- Gardien du comportement d'un véhicule équipé, 290
- Personne au volant d'un véhicule équipé, 12, 112-115, 117, 120, 122, 146-148, 184, 185, 188, 206, 359
- Pilote, 227
- Piéton, 142
- Producteur, 155, 169, 173,
- Propriétaire au volant d'un véhicule équipé, 112, 114-116, 136-138
- Vendeur d'un véhicule équipé, 186, 187
- Victime, 8, 60, 114, 129, 355
- **Fiabilité**
 - Imparfaite, 99, 111, 170, 172, 179, 293
 - Parfaite, 107, 172, 179
- **Fonds de Garantie, 182, 284**
- **Force majeure**
 - Définition, 85
 - Extériorité, 86, 187
 - Imprévisibilité, 86
 - Inévitabilité, 86, 140-143
 - Inopposabilité, 82, 85
 - Irrésistibilité, 139
- **Formation**
 - Conduite d'un véhicule équipé, 38, 60, 122, 124, 125, 136, 156, 172, 175, 261, 294, 326-327, 340, 350, 359
 - Pilotage d'un avion, 60, 97
- **Fournisseur, 60, 149, 152, 158, 165-169, 173, 176, 186, 190, 201, 203, 226**

G

- **Garantie des vices cachés, 6, 156, 159, 162, 166, 180, 181, 186**
- **Garde, 217**
- **Garde d'un véhicule**
 - Conception juridique, 45, 51, 54, 56, 310
 - Conception matérielle, 45, 52, 53, 58, 59, 114, 248, 310
 - Transfert, 52, 53, 58, 248
- **Garde de la structure et du comportement**
 - Théorie, 218
- **Gardien d'un véhicule équipé Voir Propriétaire d'un véhicule équipé**
- **Gardien du comportement, 14, 208, 219, 221, 228, 278, 283-287, 290-298, 300, 303-305, 307, 311, 315, 317-319, 323, 326, 328, 331-332, 335-337, 339, 343, 349, 351, 354, 356-357, 359**
- **Gardien de la structure, 14, 207, 208, 210-211, 216-217, 219, 221, 223, 226-227, 229, 239, 242, 246-247, 249, 258-259, 261-262, 266-278, 283- 285, 292-297, 299-305, 307, 309, 311, 314-315, 317, 319, 321, 326, 328, 331-334, 336-337, 339, 340-343, 345-349, 351, 354-356, 358-359**
- **Gardien passager-transporté, 56-57, 114-116, 119, 126, 127, 129, 130, 147, 206, 208, 278**

H

- **"Heading control", 3**
- **Homologation, 5, 161**

I

- **Implication**
 - Véhicule équipé d'une aide à la conduite, 65-74
- **Imputabilité du dommage**
 - Accident, 268-273
 - Comportement du véhicule équipé, 283, 286-294, 298, 302-303, 315, 318, 356, 359
 - Ni à la structure ni au comportement du véhicule équipé, 308, 313-315
 - Présomption, 284-285, 292-294, 315, 318, 356
 - Risque de développement, 266
 - Structure du véhicule équipé, 283-285, 299, 301, 315, 318, 349, 359
 - Structure et comportement du véhicule équipé, 307, 309-311, 315
 - Utilisation anormale de la chose, 219
- **Inévitabilité de l'accident, 107, 141-142, 321, 340, 345-347**
- **Information, 2, 3, 8, 11, 73, 99, 122, 156, 159, 161, 164, 170, 172, 173, 185, 186-188, 194, 226, 261**
- **Intervention causale de l'aide, 65-74, 81-88, 91, 94, 99, 151, 164, 201, 206, 347, 359**

L

- **Limiteur de vitesse s'adaptant à la vitesse autorisée, 293**
- **Loi du 5 juillet 1985**
 - Application exclusive, 9, 10, 16
 - Causalité *Voir Implication*
 - Conducteur *Voir Conducteur*
 - Exonération, *Voir Fait du tiers, Force majeure*
 - Gardien *Voir Gardien*
 - Implication *Voir Implication du véhicule,*
 - Imputabilité du dommage *Voir Imputabilité*
 - Ordre public, 16, 209
 - Victime privilégiée, 55, 56, 62, 206, 278

M

- **Maîtrise intellectuelle**
 - D'un véhicule auto-école, 26-27, 36-37
 - D'un véhicule équipé d'une aide substitutive, 38-39, 41-42, 48, 51, 56, 58, 60-61, 114, 120, 126-129, 206, 278
- **Maîtrise matérielle**
 - D'un véhicule auto-école, 24, 26-27, 36-37

D'un véhicule équipé d'une aide substitutive, 27-29, 33-35, 38, 39, 41, 53, 58, 61, 114, 278, 284

- **Manœuvre instinctive de sauvetage, 121**
- **Manuel d'utilisation** *Voir* Notice d'utilisation

N

- **Normes de sécurité**
Respect par le fabricant, 60, 161
- **Notice d'utilisation**
Aide, 102, 111, 127-129, 136, 139, 141, 172, 173, 175, 261, 293, 326, 332
Véhicule, 86, 111, 122, 127-129, 136, 139, 141, 170, 171, 172, 173, 175, 261, 293, 326, 332
- **Nouvelles technologies, 1, 86, 99, 161, 181**

O

- **Obligation à la dette, 10, 14, 17, 86, 128, 138, 207, 276, 278, 359**
- **Obligation d'indemnisation, 8, 18, 44, 46, 50, 84, 128, 265, 269, 270, 355**
- **Obligation de maîtrise, 118, 119, 121, 123, 124, 125, 127, 171**
- **Obligation de rappel, 8, 187**
- **Obligation de retrait, 178, 187**
- **Obligation de suivi, 8, 172, 187**
- **Obligation prétorienne de sécurité, 159, 162, 167, 226**
- **Organes de contrôle ou de direction, 2, 4, 10, 11, 12, 28, 53, 99, 122**
- **Organes de contrôle et/ou de direction, 3, 24, 36, 41, 53, 60**
- **Organes de contrôle et de direction, 24, 61, 122, 327**

P

- **Partage des pouvoirs de contrôle et de direction**
Horizontal, 27-32, 53, 61,
Vertical, 27, 31, 33, 34, 38-41, 43, 53, 61
- **Passager transporté, 56, 128, 208, 278**
- **Permis de conduire, 36, 37, 38, 122, 125, 327**
- **Perte de chance, 109-111**
- **Perte de contrôle, 92, 116-123, 126, 129, 130, 136, 139, 206**
- **Politique juridique, 124, 233**
- **Pouvoir de contrôle, 11, 52, 53, 114, 217**
- **Pouvoir de contrôle ou de direction, 11, 12, 24**
- **Pouvoirs de contrôle et de direction, 12, 24, 256, 288**
- **Pouvoirs de contrôle et/ou de direction, 55, 58, 129, 359**
- **Pouvoir de contrôle ou de direction, 11**
- **Pouvoirs de droit, 55, 58, 114, 128**
- **Pouvoirs de fait, 55, 58-59, 61, 62, 114, 119, 128-129, 317**

- **Pouvoir d'usage, 52**
- **Présentation de l'aide ou du véhicule équipé, 169-175, 184, 202, 325-326, 334, 336, 339, 346, 349, 359**
- **Preuve, 91, 93, 101, 105, 123, 156, 167, 189, 206, 221, 237, 262, 268, 284**
- **Principe de précaution, 60**
- **Producteur, 155, 161, 165-169, 172, 177-179, 183, 185-189, 192, 200, 202, 203, 262, 357, 359**
- **Progrès, 5, 110, 124, 161, 179, 181**

R

- **Recours**
 - En contribution, 129, 133-136, 184, 189, 192, 337,
 - En responsabilité, 18, 84, 88, 89, 90, 120, 147, 151, 163, 186, 205, 206, 263-264, 278, 357, 359
- **Recouvrement des pouvoirs de contrôle et/ou de direction, 29, 35, 39, 53, 123, 256, 280**
- **Récupération de la situation accidentogène, 42, 53, 120, 136, 147, 171, 294, 318, 323, 326, 345-346**
- **Règles de l'art, 161**
- **Régulateur de vitesse, 3, 86, 114, 122, 123, 161, 164, 171-173, 179, 232, 236-237, 323, 326, 340**
- **Responsabilité**
 - De plein droit, 131, 134, 135, 136, 146, 202, 206, 357, 359
 - Exclusive, 17, 130, 132, 137
 - Finale, 92, 132, 284, 299, 336, 340, 346, 349
 - Fondement, 60
 - Indirecte *Voir* Finale
 - Pour faute, 114, 128, 133, 136, 138, 156, 159, 162, 166, 185-187
 - Solidaire, 189
- **Responsabilité contractuelle, 6, 10, 154, 155, 156, 186, 193, 184**
- **Responsabilité délictuelle, 6, 88, 114, 145, 178, 186, 221**
- **Responsabilité du fait des produits défectueux**
 - Bien à usage professionnel, 167
 - Clause limitative ou exclusive de responsabilité, 193-194
 - Défaut de sécurité *Voir* Défaut de sécurité
 - Fournisseur, 167
 - Producteur *Voir* **Producteur**
 - Risque de développement *Voir* **Risque de développement**
 - Suprématie, 153, 154, 159, 162, 165, 166, 168, 201, 211, 359
- **Risque**
 - Bilan risques-bénéfices, 172
- **Risque de développement, 8, 12, 156-167, 169, 176-181, 185, 187-188, 202, 206, 210, 264, 266, 284, 359**

S

- **Sécurité**
 - Attente légitime, 160
 - Routière, 1, 13, 60, 100, 124, 125, 164, 172, 181, 211, 233
- **Surpassement de l'aide**
 - Faisabilité, 323, 350
- **Surveillance, 44, 60, 217, 319, 323**
- **Système anticollision, 3, 4, 53, 106, 164, 284**
- **Système de freinage d'urgence, 3, 4, 11, 42, 256, 284, 290, 347**

U

- **Usage**
 - Anormal prévisible, 172
 - Détournement, 136, 172, 287, 289, 290, 309, 323
 - Mauvais usage de l'aide par la personne au volant, 161, 164
 - Normal, 161, 172, 290
 - Raisonnement attendu, 161, 164, 179, 185

V

- **Véhicule**
 - Auto-école, 32, 33, 36, 37, 38, 39, 40, 42, 125
 - Seul impliqué dans un accident, 56, 62, 208
- **Vendeur, 9-10, 17, 18, 50, 107, 120, 124, 161, 186, 187, 199, 217, 223**
- **Vice caché, 162, 166, 194, 221**
- **Vice de la structure, 162, 211, 227**
- **Volant Voir Organes de contrôle du véhicule**

TABLE DES MATIERES

RESUME ET MOTS CLES	11
SOMMAIRE.....	15
LISTE DES ABREVIATIONS.....	19
INTRODUCTION	23
PARTIE I. UN PARTAGE DES POUVOIRS SUR LE VEHICULE MAIS DES RESPONSABILITES INEQUITABLES.....	39
TITRE I. L'OBLIGATION A LA DETTE, LA RESPONSABILITE DU CONDUCTEUR OU DU GARDIEN	45
Chapitre I. Partage des pouvoirs et concepts de conducteur et de gardien	49
Section I. La fragilité du concept de conducteur.....	53
§ 1. Une résistance relative du concept en cas de partage horizontal des pouvoirs	56
A. La résistance du concept lorsque l'aide est "surpassable"	56
B. Vers une déliquescence du concept lorsque l'aide n'est pas "surpassable"	57
§ 2. Vers une déliquescence du concept en cas de partage vertical des pouvoirs	59
A. L'entière maîtrise matérielle du véhicule par une aide "surpassable"	59
B. La maîtrise intellectuelle du véhicule par l'aide.....	64
Section II. La solidité du concept de gardien	67
§ 1. Un palliatif à la déliquescence du concept de conducteur.....	68
A. L'applicabilité de la loi du 5 juillet 1985 au gardien	68
B. Un concept fondé sur la propriété	70
§ 2. Une mobilisation du concept inéquitable	73
A. L'absence de débiteur pour le gardien-passager transporté	74
B. La primauté des pouvoirs de fait sur les pouvoirs de droit.....	75
Conclusion du chapitre	79
Chapitre II. Intervention causale de l'aide et responsabilité du conducteur ou du gardien.....	81
Section I. Intervention causale de l'aide et conditions de la responsabilité	85
§ 1. Intervention causale d'une aide et implication.....	85
A. En cas de contact entre le véhicule équipé de l'aide et le siège du dommage	86
B. En l'absence de contact entre le véhicule équipé de l'aide et le siège du dommage..	87
§ 2. Présence de l'aide et véhicule terrestre à moteur	89
§ 3. Présence de l'aide et accident de la circulation.....	91
Section II. Intervention causale de l'aide et exonération	95
§ 1. L'inopposabilité du fait du tiers à la victime.....	95
§ 2. L'inopposabilité de la force majeure à la victime	96
Conclusion du chapitre	99
TITRE II. LA CONTRIBUTION A LA DETTE, UNE EXTENSION IMPROBABLE DU CHAMP DES RESPONSABLES.....	101
Chapitre III. Un droit commun défavorable au conducteur et au gardien	105

Section I. La preuve du rôle causal de l'aide à la conduite	109
§ 1. Les limites de la science.....	109
A. L'indétermination des causes de l'accident par les experts	109
B. L'incertitude de la communauté scientifique au sujet du rôle causal de l'aide	113
§ 2. Le dispositif d'ultime recours	117
Section II. L'examen du comportement de la personne au volant du véhicule équipé au prisme de la faute	123
§ 1. La perte de contrôle du véhicule consécutive au dysfonctionnement de l'aide	125
A. Un défaut de maîtrise pour le conducteur	126
B. Une faute de négligence ou d'imprudence pour le gardien	134
§ 2. La faute, une source de responsabilité exclusive du conducteur ou du gardien au volant	138
A. La privation du droit de recours vers un coresponsable non fautif	138
B. L'exonération totale de la personne au volant, une solution possible mais actuellement hypothétique	142
1. La reconnaissance de l'inévitabilité de l'accident par la personne au volant	143
2. La reconnaissance du rôle exclusif du dysfonctionnement de l'aide dans la survenance de l'accident	146
Conclusion du chapitre	149
Chapitre IV. Un droit commun favorable aux fabricants	151
Section I. L'application d'un régime protecteur des intérêts des fabricants et des fournisseurs	155
§ 1. La suprématie de la responsabilité du fait des produits défectueux	155
A. Une suprématie consacrée par la CJUE	155
1. L'interprétation française de l'article 13 de la directive communautaire	156
2. La remise en cause de l'interprétation française par la CJUE.....	157
B. Une suprématie sur les régimes fondés sur des conditions de mise en œuvre identiques	158
1. Le défaut de sécurité, le facteur déterminant la suprématie de la responsabilité du fait des produits défectueux	159
2. Une suprématie étendue à la mise en œuvre de la responsabilité d'un fournisseur	172
§ 2. Un régime protecteur des fabricants en matière de répartition de la charge finale ..	176
A. Une présentation adéquate de l'aide, un rempart efficace contre la reconnaissance d'un défaut de sécurité.....	177
B. Le véhicule équipé d'une aide à la conduite, un produit propice au risque de développement.....	185
C. Un régime de responsabilité sans faute, un atout majeur en cas de coresponsabilité	189
Section II. L'aménagement par les constructeurs automobiles d'une limitation de leur responsabilité	199
§ 1. Le transfert de la réparation des dommages causés par le véhicule équipé de l'aide vers les équipementiers	199
§ 2. La conclusion d'un contrat de vente avec un équipementier étranger	202

A. L'insertion d'une clause d' <i>electio juris</i> au sein d'un contrat international de vente	202
B. L'opposabilité d'une clause d' <i>electio juris</i> à un maillon de la chaîne contractuelle	202
Conclusion du chapitre	205
Conclusion de la partie I	207
PARTIE II. LA DISSOCIATION DE LA GARDE DU VEHICULE EQUIPE : VERS DES RESPONSABILITES EQUITABLES	211
TITRE I. LA MOBILISATION DE LA THEORIE DE LA DISSOCIATION DE LA GARDE	219
Chapitre V. Un contexte général favorable.....	223
Section I. Le renouveau de la théorie de la garde de la structure et du comportement en droit positif.....	227
§ 1. Les origines de la théorie	227
A. De la conception juridique à la conception matérielle de la garde.....	227
B. De la qualité de gardien à celle de gardien de la structure ou du comportement	228
§ 2. Le prétendu abandon de la théorie	232
§ 3. Le renouveau de la théorie	232
A. Dans le domaine aérien	232
1. L'accident de Katmandou	233
2. L'accident d'aéronef du col de Bavella	235
B. Dans le domaine nautique	236
C. Dans le domaine tabagique.....	236
D. Dans le domaine de la construction temporaire	238
Section II. Un mouvement jurisprudentiel favorable au conducteur.....	241
§ 1. La suppression de la présomption de causalité entre la faute de comportement et le dommage.....	241
§ 2. L'application de la jurisprudence Costedoat sur le fondement de la loi du 5 juillet 1985	243
§ 3. La défaillance d'un régulateur de vitesse, une contrainte physique externe	244
Conclusion du chapitre	247
Chapitre VI. Une loi du 5 juillet 1985 adaptée	249
Section I. Une exploitation supplémentaire du concept de gardien par les juges	253
§ 1. La responsabilité du fait des choses, la source d'inspiration des juges.....	253
A. La présomption de la qualité de gardien tirée de la propriété du véhicule.....	253
B. Des prémisses à l'extension de la qualité de gardien à un fabricant	254
§ 2. Le véhicule équipé d'une aide substitutive, une chose propice à la distinction entre deux gardiens	256
A. Une chose dotée d'un dynamisme propre et dangereuse	256
B. La personne au volant et l'aide, deux détenteurs de pouvoirs sur le véhicule.....	258
§ 3. Le fabricant du véhicule équipé d'une aide, un gardien de la structure idéal	259
A. Une désignation justifiée.....	259
1. La conservation des moyens de prévenir l'accident	259

2. L'esprit du régime de la responsabilité du fait des produits défectueux	260
B. Une désignation équitable	261
1. La répercussion de la charge finale de la réparation sur un tiers	261
2. Un responsable assuré au titre de sa profession	262
Section II. La réintroduction du concept de causalité par les juges	265
§ 1. L'imputabilité du dommage à l'accident	265
§ 2. La perturbation de la circulation par un véhicule immobile	268
Conclusion du chapitre	271
TITRE II. L'IMPUTATION DE LA CHARGE FINALE.....	275
Chapitre VII. Les aides à la conduite non "surpassables"	279
Section I. La source du dommage est le comportement ou la structure du véhicule	283
§ 1. La mise en cause des trois gardiens	283
A. Un dommage imputable à la structure du véhicule, la responsabilité du gardien de la structure.....	283
B. Un dommage imputable au comportement du véhicule, la responsabilité du gardien du comportement	286
1. En l'absence de dysfonctionnement de l'aide.....	287
a. La réalisation de la manœuvre de conduite dommageable par la personne au volant	287
b. Le détournement de l'usage de l'aide par la personne au volant	287
2. L'imputabilité du dysfonctionnement de l'aide au gardien du comportement	288
§ 2. La mise en cause de deux gardiens	290
A. Le propriétaire du véhicule et le gardien du comportement.....	290
1. Un dommage imputable au comportement du véhicule, la responsabilité du gardien du comportement	291
2. Un dommage imputable à la structure du véhicule, la responsabilité du propriétaire du véhicule	291
B. Le propriétaire du véhicule et le gardien de la structure du véhicule.....	291
1. Un dommage imputable à la structure du véhicule, la responsabilité du gardien de la structure	292
2. Un dommage imputable au comportement du véhicule.....	292
a. La responsabilité du gardien de la structure en cas de dysfonctionnement de l'aide	292
b. La responsabilité du propriétaire du véhicule en l'absence de dysfonctionnement de l'aide.....	292
Section II. La source du dommage n'est pas nécessairement le comportement ou la structure du véhicule	295
§ 1. L'imputabilité du dommage à la structure et au comportement du véhicule, un partage de responsabilité entre les deux gardiens	295
§ 2. L'impossible imputation du dommage à la structure ou au comportement du véhicule, le repli des juges vers le propriétaire	297
Conclusion du chapitre	299
Chapitre VIII. Les aides à la conduite "surpassables"	301

Section I. L'appréciation in concreto de l'évitabilité de l'accident par la personne au volant.....	306
§ 1. L'examen du processus accidentel.....	306
§ 2. L'examen du processus <i>ante</i> accidentel.....	307
A. La présentation de l'aide à la conduite.....	307
B. L'expérience en matière de conduite d'un véhicule équipé d'une aide substitutive "surpassable".....	308
Section II. Un accident évitable en cas de dépassement de l'aide défaillante par la personne au volant	310
§ 1. Un dépassement possible malgré le dysfonctionnement de l'aide.....	310
A. La responsabilité du gardien du comportement par principe	310
B. La responsabilité du gardien de la structure ou du propriétaire du véhicule par exception.....	311
1. La responsabilité du gardien de la structure.....	311
2. La responsabilité du propriétaire du véhicule	312
§ 2. Un dépassement impossible en raison du dysfonctionnement de l'aide	313
A. La responsabilité du gardien de la structure par principe.....	313
B. La responsabilité du gardien du comportement ou du propriétaire du véhicule par exception.....	314
Section III. Un accident inévitable malgré le dépassement de l'aide défaillante.....	316
§ 1. La responsabilité du gardien de la structure par principe.....	316
§ 2. La responsabilité du propriétaire du véhicule par exception.....	317
Conclusion du chapitre	318
Conclusion de la partie II.....	320
CONCLUSION GENERALE	325
ANNEXES.....	331
BIBLIOGRAPHIE.....	399
INDEX	425
TABLE DES MATIERES	437