

Doctrine

LES POSSIBILITÉS JURIDIQUES D'UNE ÎLE OU LES FACETTES COMPARÉES DU DROIT DES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION

RENCONTRE DES DROITS
AUTOUR DE LA RÉOLUTION D'UN CAS

Pour la coordination scientifique et le droit français

Alicia MÂZOUZ

Maîtresse de conférences en droit privé à l'Université catholique de Lille
Chercheuse associée au C3RD et à l'IRJS (Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne)

Pour le droit belge

Françoise AUVRAY

Chercheuse doctorante à l'Institut du droit des obligations de la KULeuven

Pour le droit roumain

Adina BUCIUMAN

Maîtresse de conférences à la Faculté de droit,
Université « Babeş-Bolyai » de Cluj-Napoca
Avocate au barreau de Cluj

Pour le droit italien

Marco GIRAUDO

Postdoctorant en droit et économie au Collegio Carlo Alberto, Turin

Revue de droit international et de droit comparé, 2021, n° 2



Pour le droit allemand

Rüdiger MORBACH

Doctorant aux Universités de Wurtzbourg et Paris 2 Panthéon-Assas
Stagiaire au Tribunal de grande instance de Leipzig

Pour le droit colombien

Anabel Riano SAAD

Enseignante-chercheuse à la Faculté de droit de l'Université Externado de Colombie
Avocate en Colombie

Pour le droit québécois

Laura RIZKO

Doctorante, Université de Montréal
Avocate au barreau du Québec

Pour le droit brésilien

Mariana SIQUEIRA

Doctorante en droit civil à l'Université de l'État de Rio de Janeiro — UERJ
Partenaire du bureau Siqueira, Bottrel, Almeida e Silva Advogados Associados

RÉSUMÉ

Se retrouver autour d'un même cas pratique portant sur la réparation des accidents de la circulation permet de révéler toute la diversité des droits applicables. À la lumière du droit comparé, les divergences concernant tant la construction des régimes juridiques que la portée des préjudices indemnisables se révèlent. Ce sont également les convergences qui permettent in fine de tisser des ponts entre des rives qui ne sont finalement pas toujours si éloignées. À défaut d'une mise en œuvre du régime d'indemnisation, la mise en place de relais reposant sur la solidarité apparaît ainsi comme un précieux point commun. Des problématiques classiques seront ainsi abordées à travers la résolution de ce cas, telles que la perte de chance, la détermination des préjudices

indemnisables, la licéité du préjudice, la faute de la victime... Mais le sujet permet également de s'interroger, au-delà des frontières, sur l'évolution des régimes d'indemnisation confrontés à l'intégration des engins de nouvelles mobilités.

ABSTRACT

Working together on the same case study regarding the indemnification of traffic accidents brought to light the great diversity of applicable laws. Indeed, comparative law reveals differences with regard to both the structure of the applicable legal regimes and the extent of the indemnifiable damage. But it also brings out convergences that, in fine, help build bridges connecting shores that are not, in the end, that far away from each other. As such, when implementing the compensation scheme proves difficult, the setting up of relays based on solidarity appears as a precious common point. Through our case study, we will address the usual issues such as loss of opportunity, the determination of an indemnifiable damage, the lawfulness of the damage, contributory negligence (victim's fault)... Moreover, this subject also leads us to wonder about the evolution of compensation schemes when confronted with the challenge of integrating new mobility devices.

INTRODUCTION

En 2018, Mariève Lacroix et Rafaël Jafferalli proposaient d'organiser dans le cadre des journées Capitant une « manifestation off ». Ils cherchaient ainsi à valoriser la parole de jeunes chercheurs et chercheuses à travers un projet de recherche originale : résoudre, dans plusieurs droits, un même cas pratique. Une synthèse de ce travail à plusieurs voix a fait l'objet d'une publication dans cette revue⁽¹⁾.

Dans la lignée de ce travail, en 2019, lors des journées d'études internationales, organisées par l'association Henri Capitant, et consacrées au thème de la solidarité, l'expérience a été réitérée. Un travail écrit, préalable à la présentation orale lors des journées, fut fourni par

(1) R. JAFFERALI, M. LACROIX, A.-N. BUCIUMAN, M.-H. DUFOUR, T. DE RAVEL D'ESCLAPON, N. KILGUS, R. MORBACH, G. TERLIZZI, F. SABRINNI, « La vulnérabilité en droit économique : Résolution en droit comparé d'un cas pratique relatif à l'ignorance de la réglementation urbanistique lors de l'acquisition d'un immeuble », *RDIDC*, 2019, n° 2, pp. 259-291.

l'ensemble des participants et participantes et a permis la réalisation de l'étude qui suit⁽²⁾. Neuf systèmes juridiques ont ainsi été mobilisés afin de faire émerger les possibles solutions juridiques à apporter au cas pratique suivant.

Henri vivait dans un pays merveilleux, l'île Capitant : un ciel toujours bleu régnait sur des chemins sinueux mais sûrs. Ni bitume ni béton, l'air y était aussi pur que le cœur des villes était vert. Mais un jour, depuis le large, arrivèrent les soucis. Le droit limité de cette île préservée vit surgir les affres d'une nouvelle liberté : voiture, moto, vélo, trottinette, gyropode... du ventre des navires jaillit un véritable inventaire à la Prévert, ode à la mobilité. Mais quelques jours après les premières arrivées, les accidents commencèrent rapidement à se multiplier.

Henri a justement assisté à l'un d'entre eux hier. En cette fin de semaine, bien des degrés tendent à être consommés dans les cafés de l'île Capitant. Aussi, ce qui devait arriver arriva. Une voiture percuta un piéton enivré qui, en raison de son état d'ébriété avancé, venait de tomber sur la chaussée. Et quand le pot de chair croise le pot de fer, les préjudices sont lourds : lunettes cassées, ordinateur portable brisé et multiples contusions sont à déplorer. Et cela sans compter sur les conséquences plus indirectes sur la vie de ce piéton, qui trouva tout de même l'énergie pour s'exclamer : « mais je devais passer demain un concours pour entrer dans l'école de formation des pilotes, le rêve de toute une vie, tout est fichu pour moi ! ». Mais là n'est pas tout, la nature humaine n'avait pas fini, une fois de plus, de décevoir Henri. Le conducteur, sans doute inquiet, prit la fuite à bord de son véhicule sans que personne n'ait pu relever son identité. La victime pouvait-elle espérer une indemnisation de ses préjudices ?

Encore sous le choc de cet accident, Henri a essayé d'opter pour un engin qui lui paraît moins dangereux : une trottinette à moteur électrique. Mais il est vrai que ce mode de déplacement demande un certain équilibre. Avant de s'engager plus durablement en achetant un tel engin, Henri a donc préféré louer une trottinette. Gagnant en aisance et en vitesse, il se retrouve soudain percuté par un autre véhicule, une trottinette également mais dont le conducteur affirme

(2) Nous souhaitons également remercier Pauline Ribbers et Franck Goncalves pour leur participation lors des journées et l'expertise apportée respectivement pour le droit néerlandais et le droit français. Nous remercions également Maïween-Shanaelle Azevedo pour le regard attentif qu'elle a pu poser sur ces lignes.

que le moteur est en panne. Blessé, Henri est inquiet. Actuellement, ses revenus sont issus d'une activité de consultation juridique non déclarée, qu'il ne pourra assurément pas réaliser pendant plusieurs semaines : il sera sans doute délicat d'obtenir la compensation de cette perte financière.

Henri vous appelle, vous les amis et amies de Capitant. Afin de faire évoluer le droit de l'île, Henri décide de partir en voyage afin de comparer les différents droits applicables. À la fin de son périple, il reviendra avec l'encadrement juridique le plus pertinent, susceptible d'assurer un équilibre entre responsabilité et solidarité. Il en est persuadé. Il n'attend que vous !

À la lumière des travaux menés et des discussions qui ont précédé l'exposé, lors des journées Capitant, de la résolution de ce cas en droit comparé, plusieurs axes pertinents ont pu émerger. À des fins pédagogiques, il est choisi d'exposer le fruit de cette collaboration à neuf voix en suivant les deux temps forts du cas pratique. Les lignes qui suivent ne visent nullement à proposer une résolution précise et exhaustive de toutes les problématiques soulevées mais bien à mettre en lumière les points les plus saillants.

Le cas pratique posait dans une première partie la question de la réparation d'un accident de la circulation intervenu entre un véhicule automobile et un piéton en état d'ébriété, le chauffeur ayant de surcroît pris la fuite. La comparaison des droits révèle ici la disparité mais aussi les convergences tant des régimes applicables que des postes de préjudices indemnisables (section I). La seconde partie du cas pratique portait pour sa part sur un accident impliquant des trottinettes électriques (section II).

SECTION I. — LA RÉPARATION DE L'ACCIDENT SURVENU ENTRE UN PIÉTON EN ÉTAT D'ÉBRIÉTÉ ET UN VÉHICULE AUTOMOBILE

Avant de pouvoir aborder les préjudices indemnisables, il est apparu au fil de nos échanges que la disparité des régimes applicables nécessitait une analyse préalable. Le droit québécois se démarque quant à sa construction spécifique autour d'un régime étatique. Pour la France, il existe tout de même la construction d'un régime spécial excluant le droit commun. Les autres États ont pour certains fait le choix d'une combinaison possible entre le droit spécial et le droit commun ou pour d'autres de réparer les accidents de la circulation sur le fondement du droit commun de la responsabilité (§ 1). Une fois ce premier tour d'horizon effectué,

il sera permis d'envisager les disparités existantes quant aux différents postes de préjudices (§ 2) avant de s'interroger sur la place de la faute de la victime qui en l'espèce se trouvait en état d'ébriété (§ 3).

§ 1. — *L'analyse comparée des régimes applicables*

La comparaison révèle aisément la singularité de certains régimes de réparation des préjudices causés par un accident de la circulation. Nous proposons de travailler en deux temps. En partant du cas le plus général, constitué par l'identification de la personne, il sera donc proposé d'envisager les régimes applicables afin d'indemniser la victime de l'île Capitant (A). Toutefois, la particularité introduite par le cas pratique, à savoir l'existence d'une fuite et donc d'une absence d'identification de la personne appelle également une comparaison riche d'enseignements. On constate ainsi que pour tous les droits comparés, la solidarité joue un rôle essentiel dans la recherche d'indemnisation de la victime en matière d'accidents de la circulation (B).

A. *L'hypothèse classique d'une identification de la personne ayant causé l'accident*

L'étude de la réparation des accidents de la circulation appelle nécessairement, à titre préalable, de s'interroger sur l'existence d'un régime spécifiquement applicable ou d'une application du droit commun. Cette première interrogation révèle des disparités importantes entre les droits étudiés. Le système le plus singulier est assurément celui du Québec qui a consacré un système étatique.

En effet, dans cette province canadienne, les accidents de la route sont régis par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). Il s'agit d'une société d'État mandataire du gouvernement⁽³⁾ gérant un patrimoine distinct et indépendant, le Fonds d'assurance automobile, qui verse des indemnités aux victimes. Quelques commentaires s'imposent au sujet de la conception de cette société étatique. Le 1^{er} mars 1978 marque un tournant décisif dans l'histoire législative du Québec. Malgré les oppositions, la détermination et la vision de la ministre Payette ont fait en sorte qu'un projet de loi avant-gardiste soit mené

(3) Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec, RLRQ c. S-11.011, art. 1 et 4.

à terme⁽⁴⁾. Pour remédier aux problèmes existant sous le régime alors en vigueur⁽⁵⁾, le législateur québécois a choisi de privilégier l'indemnisation des victimes plutôt que l'imputabilité de la faute. Ainsi, la loi sur l'assurance automobile⁽⁶⁾ a pour objectif d'accorder une sécurité financière à toutes les victimes de la circulation en consacrant un régime d'indemnisation public sans égard à la faute⁽⁷⁾. Ce régime administré par la SAAQ existe parallèlement au régime général de la responsabilité civile codifié au Code civil du Québec⁽⁸⁾. En vertu de ce régime fondé sur la solidarité sociale, « la fonction réparatrice de la responsabilité civile prend donc totalement le dessus »⁽⁹⁾. En contrepartie de ce choix sociétal d'indemnisation par la SAAQ, la victime ne peut pas tenter un recours en responsabilité civile contre l'auteur de la faute⁽¹⁰⁾. Ainsi, depuis plus de quarante ans, moyennant une prime annuelle, chaque automobiliste est garanti d'être indemnisé pour son préjudice corporel, sans égard à sa participation dans l'accident⁽¹¹⁾. De plus, ce droit à l'indemnisation s'étend à toutes les personnes impliquées dans l'accident et ayant subi des blessures corporelles⁽¹²⁾.

(4) J.-L. BAUDOIN, P. DESLAURIERS et B. MOORE, *La responsabilité civile*, 9^e éd., vol. 1, *Principes généraux*, Montréal, Éditions Yvon Blais, 2020, nos 1-1176 et 1177.

(5) *Ibid.*, nos 1-1174-1178 ; J. PERREAULT, *L'indemnisation du préjudice corporel des victimes d'accident d'automobile*, 4^e éd., Brossard, LexisNexis, 2016, p. 7.

(6) *Loi sur l'assurance automobile*, RLRQ, c. A-25 (ci-après : « L.a.a. »). L'adoption de cette loi fut précédée par le Rapport Gauvin. Voy. : Comité d'étude sur l'assurance automobile, *Rapport du Comité d'étude sur l'assurance automobile*, J.-L. Gauvin (président), Québec, Éditeur officiel du Québec, 1974. Voy. aussi : J.-L. GAUVIN, « La réforme de l'assurance automobile au Québec : 20 ans après », (1998-1999) 66 *Ass.* 389.

(7) Art. 5 L.a.a. : « Les indemnités accordées par la Société de l'assurance automobile du Québec en vertu du présent titre le sont sans égard à la responsabilité de quiconque ».

(8) *Code civil du Québec*, RLRQ, 1991, c. 64, art. 1457 (ci-après : « C.c.Q. »).

(9) J.-L. BAUDOIN, P. DESLAURIERS et B. MOORE, *La responsabilité civile*, 9^e éd., vol. 1, *Principes généraux*, *op. cit.*, n° 1-1178 ; J. PERREAULT, « Les leçons à tirer d'autres régimes d'indemnisation du préjudice corporel sans égard à la responsabilité », in T. BOURGOIGNIE (dir.), *Accidents thérapeutiques et protection du consommateur. Vers une responsabilité médicale sans faute au Québec ?*, Cowansville, Éditions Yvon Blais, 2006, pp. 127-129. Voy. égal. : *Fiocco c. De Varennes*, 2017 QCCS 5042, par. 127.

(10) Art. 83.57 L.a.a. : « Les indemnités prévues au présent titre tiennent lieu de tous les droits et recours en raison d'un préjudice corporel et nulle action à ce sujet n'est reçue devant un tribunal ».

(11) Art. 5 L.a.a. ; *Godbout c. Pagé*, 2017 CSC 18, par. 33 et 35 ; D. GARDNER, « L'interprétation de la portée de la *Loi sur l'assurance automobile* : un éternel recommencement », in B. MOORE (dir.), *Mélanges Jean-Louis Baudouin*, Cowansville, Éditions Yvon Blais, 2012, p. 749.

(12) Art. 6 L.a.a.

En l'espèce, la victime, le piéton, aurait pu être indemnisée directement par la SAAQ si le droit québécois⁽¹³⁾ s'appliquait sur l'île Capitant.

Si le droit québécois fait figure d'exception au regard des autres droits ici comparés, d'autres systèmes ont également fait le choix de s'émanciper des règles du droit commun de la responsabilité pour indemniser les accidents de la circulation, accidents spécifiques dans lesquels certains usagers se trouvent dans une plus grande situation de vulnérabilité et de risque. Cette émancipation peut être totale ou uniquement partielle. En France, la loi Badinter du 5 juillet 1985 a consacré un régime spécial d'indemnisation des accidents de la circulation, en raison notamment du constat d'une inadéquation du régime de responsabilité du fait des choses à ces accidents. Le système, qui repose sur une assurance obligatoire, s'émancipe de la responsabilité pour faute afin d'offrir une meilleure protection des préjudices corporels, la victime piétonne ayant une place particulière au sein de ce régime. Au contraire de la Belgique, de l'Allemagne, des Pays-Bas, de l'Italie ou de la Roumanie, la France a fait le choix d'un régime exclusif, impérativement mis en œuvre lorsque les conditions de son application sont réunies, à savoir, en vertu de l'article 1^{er} de la loi du 5 juillet 1985, lorsqu'un véhicule terrestre à moteur est impliqué dans un accident de la circulation. La victime aurait ainsi pu se prévaloir de ce régime, particulièrement favorable aux victimes piétonnes, si le droit français était celui retenu en l'espèce.

Le droit belge connaît aussi un régime spécial, mais ne l'a pas rendu exclusif. La victime, dans ce cas le piéton, dispose donc en principe d'un choix⁽¹⁴⁾ entre deux fondements légaux : le droit commun de la responsabilité extracontractuelle (articles 1382 et s. du Code civil) et le régime particulier d'indemnisation de l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 relatif à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs⁽¹⁵⁾. Dans la pratique, priorité est souvent donnée

(13) Au sujet de la portée territoriale de loi, voy. L.a.a., art. 7 à 9. Voy. aussi : J.-F. LAMOUREUX, « Assurance automobile en droit international privé », in Service de la formation continue, Barreau du Québec, vol. 436, *Développements récents en droit des assurances*, Cowansville, Éditions Yvon Blais, 2017, p. 31.

(14) C. VAN SHOUBROECK et T. MEURS, *Vergoedingsregeling zwakke weggebruiker (art. 29bis WAM-wet)*, Mechelen, Kluwer, 2013, 16. ; cette position a toutefois été discutée, voy. les références en note de bas de page n° 1 chez C. VAN SHOUBROECK et T. MEURS ainsi que H. DE RODE, *L'indemnisation des victimes faibles d'accidents de circulation*, Limal, Anthemis, 2008, 74-75, n° 88.

(15) *M.B.*, 8 décembre 1989. Quant à la qualification du régime spécifique de l'article 29bis, voy. H. DE RODE, *L'indemnisation des victimes faibles d'accidents de circulation*, op. cit., pp. 9-10 ; C. EYBEN, « L'indemnisation automatique de l'usager

au régime particulier de l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989. Ce régime détaché du concept de faute permet à la victime « usager faible »⁽¹⁶⁾ d'obtenir une indemnisation dans des cas plus variés qu'en application du droit commun de la responsabilité⁽¹⁷⁾. Il est ainsi notamment requis qu'un véhicule automoteur soit impliqué dans l'accident de la circulation⁽¹⁸⁾, sans que cette implication doive être fautive. Au contraire du droit commun de la responsabilité extracontractuelle qui a pour avantage de consacrer, en principe, la réparation intégrale du dommage, le régime de l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 ne permet l'indemnisation que de certains dommages, à l'exclusion par exemple de certains dommages matériels⁽¹⁹⁾.

Le régime particulier n'étant pas exclusif, il reste possible pour la victime de recourir aux articles 1382 et suivants du Code civil pour obtenir réparation du préjudice non réparé par le biais de l'article 29bis

faible responsable de son dommage à charge de son propre assureur de responsabilité », *Forum de l'assurance* 2006, pp. 8-11 ; J. L. FAGNART, « Article 29bis : vingt ans de controverses », in *L'assurance R.C. auto*, Limal, Anthemis, 2014, pp. 52-56. Plus récemment : Cass., 19 juin 2015, C.14.0150.N : « L'obligation d'indemnisation de l'assureur sur la base de l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 n'est pas une obligation de l'assureur valant contre-prestation à l'égard de l'assuré. Elle incombe au seul assureur et se situe hors de la sphère des obligations synallagmatiques des parties au contrat ».

(16) La formulation *usager faible*, est plus facile d'emploi que les termes de la loi même. L'article 29bis identifie les victimes pouvant recourir au système particulier par l'exclusion d'une catégorie de personnes, plus précisément : « Le conducteur d'un véhicule automoteur et ses ayants droit » ceux-ci ne pouvant « se prévaloir du présent article, sauf si le conducteur agit en qualité d'ayant droit d'une victime qui n'était pas conducteur et à condition qu'il n'ait pas causé intentionnellement les dommages ».

(17) Le droit commun de la responsabilité qui exige la lourde preuve du fondement de responsabilité (bien souvent la preuve d'une faute au sens de l'article 1382 C. civ.), mais également du lien causal l'unissant au dommage.

(18) Les conditions d'applications du régime de l'article 29bis ont fait couler beaucoup d'encre. Pour la notion *d'accident de la circulation*, voy. entre autres : Cass., 7 février 2011, C.10.0147.N ; Cass., 26 septembre 2016, C. 15.0315.N ; et Cass., 6 janvier 2012, C.10.0343.F. Voy. égal. C. VAN SHOUBROECK, « Recente ontwikkelingen in het verzekeringsrecht », in *Inzichten in actueel aansprakelijkheidsrecht en verzekeringsrecht*, Mortsel, Intersentia, 2018, p. 74, n° 19. Pour la notion d'implication du véhicule automoteur, voy. entre autres : Cass., 21 juin 2010, C.09.0640.N ; Cass., 28 avril 2011, C.10.0492. ; Cass., 13 juin 2014, C.13.0184.F, avec note de J. ACOLTY et H. DE RODE, « L'implication d'un véhicule dans un accident, au sens de l'article 29bis », *Forum de l'assurance*, 2014, pp. 221 et s. ; J. L. FAGNART, « Article 29bis : vingt ans de controverses », *op. cit.*, pp. 94-97.

(19) Cfr *infra*.

de la loi du 21 novembre 1989⁽²⁰⁾. Enfin, il est important de noter que le droit belge connaît également un système d'assurance obligatoire⁽²¹⁾ pour les propriétaires de véhicules automoteurs, les assureurs intervenant indépendamment du choix du fondement légal.

Ce modèle belge, marqué par la coexistence du droit commun et de règles spéciales se retrouve dans plusieurs systèmes. Dans la même logique, aux Pays-Bas, le régime de la responsabilité extracontractuelle a aussi vocation à régir les accidents de la circulation. De même, en droit allemand, le droit commun de la responsabilité civile, tel que prévu au sein du *Bürgerliches Gesetzbuch* (BGB), et plus particulièrement les règles relatives à la responsabilité extracontractuelle⁽²²⁾, aurait été applicable pour la victime de l'île Capitant. Les conséquences juridiques de la responsabilité sont prévues aux articles 249 et suivant du Code précité. La loi sur la circulation routière (*Straßenverkehrsgesetz*, StVG) s'applique également et consacre une responsabilité sans faute du conducteur et du détenteur d'un véhicule terrestre à moteur (art. 18, 7, StVG).

Une même combinaison de dispositions se retrouve en Roumanie. Les accidents de circulation ne relèvent pas d'une réglementation spéciale, mais de l'application des dispositions du Code civil combinées avec la loi concernant la circulation sur les voies publiques⁽²³⁾ et la loi sur l'assurance civile obligatoire de responsabilité civile auto pour les préjudices causés aux tiers par des accidents de véhicules et de trams n° 132/2017⁽²⁴⁾. Les conditions de la responsabilité civile restent gouvernées par les dispositions sur la responsabilité civile délictuelle du Code civil, de sorte que la victime peut engager la responsabilité du fait personnel du conducteur coupable⁽²⁵⁾ (responsabilité subjective)

(20) Art. 29bis, § 5 : « Les règles de la responsabilité civile restent d'application pour tout ce qui n'est pas régi expressément par le présent article » ; J. L. FAGNART, « Article 29bis : vingt ans de controverses », *op. cit.*, 58, n° 18.

(21) Art. 2, § 1^{er} : « Les véhicules automoteurs ne sont admis à la circulation sur la voie publique, les terrains ouverts au public et les terrains non publics mais ouverts à un certain nombre de personnes ayant le droit de les fréquenter, que si la responsabilité civile à laquelle ils peuvent donner lieu est couverte par un contrat d'assurance répondant aux dispositions de la présente loi et dont les effets ne sont pas suspendus. L'obligation de contracter l'assurance incombe au propriétaire du véhicule (...) ».

(22) Art. 823-853 BGB.

(23) Ordonnance d'urgence n° 195/2002 concernant la circulation sur les voies publiques (modifiée), republiée dans le *M. Of.* n° 670 de 3 août 2006.

(24) Loi n° 132/2017 publiée dans le *Moniteur Officiel* n° 431 de 12 juin 2017.

(25) Art. 1357-1371 du Code civil sur la responsabilité pour fait personnel.

ou la responsabilité du fait de la chose du gardien⁽²⁶⁾ (responsabilité objective). De même, si les conditions du Code civil sont remplies, la victime peut invoquer la responsabilité du commettant du fait de son préposé⁽²⁷⁾ ou la responsabilité des parents du fait de leur enfant ou du tuteur pour le fait de la personne placée sous sa protection⁽²⁸⁾. La réglementation concernant la circulation sur les voies publiques contribue à la définition de la faute en matière de responsabilité du fait personnel, en établissant les règles de circulation dont le non-respect constitue une contravention ou une infraction pénale. La loi sur l'assurance civile obligatoire de responsabilité civile auto (loi RCA) organise un système d'indemnisation de la victime par l'assureur et le potentiel recours de celui-ci contre l'assuré ou contre le conducteur qui a causé l'accident. Ce système d'indemnisation par l'assureur de responsabilité civile auto s'applique quel que soit le fondement de la responsabilité invoquée par la victime (responsabilité pour faute ou responsabilité objective) à condition qu'il s'agisse d'un véhicule pour lequel un contrat d'assurance obligatoire avait été conclu et que les conditions de la responsabilité invoquée soient remplies. L'indemnisation par l'assureur RCA a un caractère dépersonnalisé⁽²⁹⁾ : l'obligation de l'assureur subsiste même quand le conducteur n'est pas identifié ou il est une personne distincte de l'assuré. Pour l'existence de l'obligation de l'assureur il est essentiel que le véhicule à l'origine de l'accident soit couvert par une assurance RCA. Dans le cas où l'assureur est exonéré de son obligation d'indemniser la victime ou dans le cas où l'application de ce système conduit à une indemnisation par l'assureur inférieure au préjudice subi par la victime, pour la différence, celle-ci peut actionner la personne responsable selon les dispositions du Code civil⁽³⁰⁾.

Il est intéressant de souligner que si le droit italien fait le choix de combiner les règles relatives à la responsabilité non contractuelle (art. 2056 C. civ.) avec les dispositions du code des assurances privées

(26) Art. 1376-1377 du Code civil sur la responsabilité pour le fait des choses.

(27) Art. 1373 du Code civil sur la responsabilité des commettants pour le fait de leur préposé.

(28) Art. 1372 du Code civil sur la responsabilité pour le fait du mineur ou de l'interdit.

(29) I. SFERDIAN, « Exonerarea de răspundere a asigurătorului RCA și a celui pentru malpraxis medical pentru prejudiciile aduse persoane. Privire comparativă », *Revista Română de Drept Privat*, n° 1/2018, p. 185.

(30) Le système est parfois critiqué, car il réduit l'efficacité économique des assurances RCA. Voy. R. CATANĂ, *Dreptul asigurărilor. Reglementarea activităților de asigurare. Teoria generală a contractului de asigurare*, Sfera Juridică, Cluj-Napoca, 2007, pp. 231-232.



(décret législatif n° 209/2005) et du code de la route (décret législatif n° 285/1992) pour régir ce type d'accidents, il ne s'est pour sa part pas complètement émancipé de l'exigence d'une faute. Il existe toutefois une présomption de faute supportée par le conducteur ou le propriétaire du véhicule.

À l'opposé, entre autres du Québec ou de la France, qui ont fait le choix de régimes particuliers pour les accidents de la circulation, le Brésil et la Colombie ne prévoient pas de dispositions spécifiques. Au Brésil, l'accident du piéton intervenu sur l'île Capitant relèverait de la responsabilité civile, contractuelle et non contractuelle prévue aux articles 186 et 927 à 954 du Code civil. L'accident de la route, tel qu'il est relaté en l'espèce, conduirait la victime à se prévaloir de la mise en œuvre des règles de la responsabilité civile subjective⁽³¹⁾ extracontractuelle ou aquilienne, causée par un acte illicite au sens de l'article 186 du Code civil⁽³²⁾.

Si le droit colombien a également fait le choix de ne pas consacrer un régime spécifique pour réparer les accidents de la circulation, il se distingue du droit brésilien en rattachant la réparation de ces accidents à l'article 2356 du Code civil, disposition à partir de laquelle la jurisprudence colombienne a dégagé un régime spécial de responsabilité objective du fait des activités dangereuses. La notion d'activité dangereuse est étroitement liée à la notion de risque. Selon la jurisprudence, l'activité dangereuse peut être définie comme « une activité licite, impliquant des risques d'une telle nature qu'elle rend imminente la survenance de dommages »⁽³³⁾. Pour s'exonérer de sa responsabilité, dans ce régime objectif, l'agent doit prouver une cause étrangère, autrement dit, le défendeur ne peut s'exonérer en prouvant l'absence de faute⁽³⁴⁾. Une partie de la doctrine critique la position de

(31) Il est nécessaire de caractériser la culpabilité de l'auteur, considérée ici au sens large. Une conduite intentionnelle n'est pas nécessaire, car il suffit que la conduite soit imputable à l'auteur par négligence, imprudence ou faute professionnelle. Il existe également des cas où la culpabilité présumée est admise pour non-respect du code de la route.

(32) Article 186 : Toute personne qui, par action volontaire, omission, négligence ou imprudence, enfreint la loi et cause un dommage à autrui, même s'il est exclusivement moral, et commet un acte illicite.

(33) Par exemple : Cour de cassation, Chambre civile, 26 avril 1972, G. J. 2352, M.R. : *Germán Giraldo Zuluaga*, p. 174.

(34) Conformément à cette disposition « En règle générale, tout dommage pouvant être attribué à la malveillance ou à la négligence d'une autre personne doit être réparé par celle-ci. Ils sont particulièrement obligés de réparer : 1) Celui qui tire avec une arme à feu imprudemment ; 2) Celui qui enlève les dalles d'un fossé ou d'un tuyau ou les

la jurisprudence colombienne qui a dégagé un régime de responsabilité objective alors que les références, dans la disposition précitée, à la « négligence » ou à la « malveillance », mettraient en évidence un régime subjectif de responsabilité, c'est-à-dire un régime exigeant la faute de l'agent pour engager sa responsabilité⁽³⁵⁾.

Il ressort de cet aperçu que la situation du piéton victime sur l'île Capitant aurait pu connaître des résolutions bien différentes en raison notamment du rôle — prépondérant ou non — de la faute dans les différents régimes d'indemnisation étudiés. L'appréciation et la prise en considération de cette dernière peuvent constituer un obstacle de taille quant à l'indemnisation de la victime.

SYNTHÈSE

Régime étatique	Régime spécial et exclusif	Régime spécial et droit commun	Droit commun
<ul style="list-style-type: none"> • Québec 	<ul style="list-style-type: none"> • France 	<ul style="list-style-type: none"> • Belgique • Allemagne • Pays-Bas • Italie • Roumanie 	<ul style="list-style-type: none"> • Brésil • Colombie

B. *L'hypothèse particulière du délit de fuite ou le relais par les fonds d'indemnisation*

Dans le cas pratique ici résolu, le choix a été fait d'envisager une fuite de la personne ayant causé l'accident. Cet élément factuel permet de révéler les relais de prise en charge des préjudices, pensés par les différents systèmes juridiques, lorsqu'il n'est pas possible d'identifier la personne impliquée dans l'accident et donc de mobiliser les règles classiquement prévues en cas d'accident de la circulation.

découvre dans la rue ou la route sans les précautions nécessaires pour que ceux qui y passent jour ou nuit ne tombent pas ; 3) Celui qui étant obligé à la construction ou la réparation d'un aqueduc ou d'une fontaine, qui traverse une route, le maintien en état de causer des dommages à ceux qui la longent ».

(35) F. TERNERA BARRIOS et F. MANTILLA ESPINOSA, « La responsabilité objective du fait des activités dangereuses », *Estudios Socio juridico*, v. 6, Bogotá, juillet-décembre 2004, spéc. p. 396.

À titre liminaire, il convient de préciser que l'impossibilité d'identification de l'auteur de l'accident n'a pas de conséquence pour le piéton victime en droit québécois. En effet, conformément aux développements précédents, la SAAQ joue alors pleinement son rôle indemnitaire car elle dédommage la victime sans égard à la responsabilité des personnes impliquées dans l'accident⁽³⁶⁾.

En revanche, dans les autres systèmes, où la prise en charge ne repose pas sur un système étatique, la fuite du responsable revêt un caractère essentiel. Dans un certain nombre de situations, un fonds de garantie dédié peut prendre le relais en l'absence d'identification du débiteur de la créance de responsabilité. Il existe ainsi des fonds d'indemnisation spécifiques. Aux Pays-Bas, en 1965, le *Waarborgfonds Motorverkeer* (le « Fonds de garantie de la circulation automobile ») est créé⁽³⁷⁾. Il constitue selon les termes d'un auteur un « filet de sécurité »⁽³⁸⁾ pour les victimes des accidents de la circulation et ce grâce à sa consécration par la *Wet Aansprakelijkheidsverzekering Motorrijtuigen* (« loi sur l'assurance de la responsabilité civile automobile », abréviation en néerlandais : WAM⁽³⁹⁾). Le fonds remplit également un rôle d'organe d'indemnisation, tel que mentionné au chapitre 4 de la WAM (art. 23-27). Le *Waarborgfonds Motorverkeer* est destiné aux personnes qui ont subi des dommages causés par un véhicule à moteur, tel qu'une mobylette, une voiture ou un tracteur, et qui ne peuvent pas s'adresser à un assureur pour ces dommages en raison de l'absence d'assurance du responsable ou de fuite comme en l'espèce⁽⁴⁰⁾.

En Belgique, il existe également un fonds qui dans certaines circonstances prendra en charge l'indemnisation des victimes des accidents de la circulation. Il s'agit du Fonds commun de garantie, qui intervient par exemple⁽⁴¹⁾ lorsque le véhicule n'est pas identifié⁽⁴²⁾ (article 19bis-11, § 1^{er}, 7^o, de la loi du 21 novembre 1989).

(36) Art. 5 L.a.a. Sur la question du délit de fuite, voy. : art. 84.1, 142, 148 et 149 L.a.a. Voy. égal. : *Griefc. Manoir Mackle Condominium Association*, 2018 QCCQ 6712, par. 22.

(37) Voy. le site web du Waarborgfonds Motorverkeer : waarborgfonds.verreende.nl/over-het-waarborgfonds/.

(38) VAN WASSENAER, 2008, p. 18.

(39) Voy. wetten.overheid.nl/BWBR0002415/2019-01-01.

(40) Les dommages causés par un véhicule volé peuvent aussi être remboursés.

(41) D'autres situations qui permettent de recourir à l'intervention du Fond sont prévues par l'article 19bis-11 de la loi du 21 novembre 1989, comme par exemple l'hypothèse de non-assurance (8^o) ou de faillite de l'assureur (1^o).

(42) B. DEWIT, V. KATZ et C. VAN GHELUWE, *Précis de droit de la circulation routière*, 2^e éd., Anthemis, 2018, p. 208.

Du côté du droit allemand, l'absence d'identification du responsable de l'accident de la circulation conduit également à écarter l'application du droit commun au profit d'une autre forme de prise en charge : l'article 12 de la loi sur l'assurance obligatoire des détenteurs d'un véhicule terrestre à moteur (*Pflichtversicherungsgesetz*, PflVG) prévoit l'indemnisation collective des dommages par un fonds d'indemnisation, géré par l'association *Verkehrsofopferhilfe e.V.* (« aide aux victimes de circulation », antérieurement nommé « *Fahrerfluchtfonds* », « fonds de délits de fuite du conducteur »). Cette indemnisation est versée lorsque le conducteur n'était pas assuré ou ne peut pas être identifié. Elle permet la réparation des dommages corporels et matériels, déduction faite d'une franchise de 500 euros pour ce dernier poste de dommages. *A contrario* de ce texte, les préjudices pécuniaires ne sont pas indemnisés⁽⁴³⁾. Ceci suit la distinction classique du droit allemand, consacrée dans l'article 823, alinéa 1, BGB, entre les dommages matériels portant sur les droits dits absolus (la vie, l'intégrité corporelle, la liberté, la propriété, la possession de la chose, etc.) et le préjudice portant sur le patrimoine d'une personne, qui n'est pas indemnisé dans les relations extracontractuelles. Cette règle fondamentale connaît plusieurs exceptions, notamment la violation d'une loi protectrice (art. 823, al. 2, BGB) et l'atteinte volontaire aux bonnes mœurs (art. 826 BGB). Le *pretium doloris*, indemnisé en droit commun (art. 253, al. 2, BGB), ne l'est pas sous le régime de l'article 12 PflVG, sauf si cela est nécessaire pour éviter une injustice grave due à la nature lourde de l'infraction (art. 12, al. 2, PflVG). Cette condition est très stricte, le standard dépasse les exigences déjà élevées du *pretium doloris* en droit allemand. Si la partie lésée est indemnisée tout de même, le montant de la compensation est réduit par rapport au *pretium doloris* en droit commun⁽⁴⁴⁾.

Les droits français et italiens ont également consacré des fonds d'indemnisation spécifique notamment pour le cas particulier évoqué dans le cas pratique, à savoir l'absence d'identification du responsable. En droit français, l'article L. 421-1 du Code des assurances prévoit que le fonds est compétent notamment lorsque le responsable des dommages résultant d'une atteinte à la personne demeure inconnu. En Italie, la loi du 24 décembre 1969, n° 990, a introduit l'assurance obligatoire et créé le Fonds de garantie des victimes de la route, afin de protéger les

(43) *Lemor*, Ulf, Regulierung von Schäden durch die Verkehrsofopferhilfe, DAR 2014, 248, 251.

(44) *Lemor*, Ulf, Regulierung von Schäden durch die Verkehrsofopferhilfe, DAR 2014, 248, 251.

victimes d'accidents de la route dans les hypothèses visées à l'article 19. Le fonds est alimenté par les retraits sur les primes d'assurance. Ses règles de fonctionnement ont été intégrées à l'article 283 du Code des assurances privées (décret législatif du 7 septembre 2005, n° 209) en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2006. Le fonds est créé et géré par CONSAP et couvre les frais d'indemnisation des victimes d'un accident causé par un véhicule non identifié. En l'espèce, il incombe à la partie lésée de prouver que l'accident a été causé par un véhicule non identifié, que celui-ci était soumis à une obligation d'assurance et que les dommages allégués ont un lien causal avec l'accident. La présence du fonds de garantie pour les victimes de la route n'a pas de conséquence sur le plan probatoire. Par conséquent, conformément au principe général de l'article 2697 du Code civil, la personne lésée doit également prouver, par le biais du mécanisme de présomption, l'existence des prescriptions de l'article 19, 1, 990/1969. La personne blessée doit donc fournir la preuve de la réalité de l'accident, de son lien de causalité avec le comportement négligent du conducteur du véhicule non identifié et des conséquences préjudiciables subies.

Si l'analyse des droits brésiliens et colombiens a laissé précédemment apparaître le choix d'une réparation des accidents de la circulation au titre du droit commun, les victimes de ces accidents, en l'absence d'identification du responsable peuvent également bénéficier d'une réparation de leur préjudice. Ainsi, au Brésil, en cas de non-identification de l'auteur, la victime peut faire appel au système de protection juridique obligatoire (DPVAT), qui est une assurance légale couvrant les dommages causés aux victimes d'accidents de la route en cas d'invalidité, de décès ou de soins médicaux. Ladite assurance comporte toutefois des limites maximales d'indemnisation et, dans certaines situations, elle est insuffisante pour réparer intégralement les dommages subis.

En Colombie, une partie du montant payé par l'assurance obligatoire d'accidents de la circulation (SOAT) est destinée à un sous-compte de l'ADRES (Administrateur des ressources du système général de sécurité sociale en santé), appelé ECAT (événements catastrophiques et accidents de la route), afin de couvrir les frais médicaux, pharmaceutiques, hospitaliers et/ou médicaux, chirurgicaux, invalidité permanente, décès, frais funéraires et dépenses de transports pour mobiliser les sinistrés selon les plafonds établis, dans les hypothèses où le véhicule impliqué dans l'accident n'a pas de SOAT ou lorsqu'il s'agit d'un véhicule dit « fantôme », c'est-à-dire un véhicule non identifié ou d'un véhicule qui

prend la fuite, comme dans le cas analysé. Il faut souligner que ce sous-compte indemniser les frais mentionnés précédemment uniquement dans l'hypothèse où ils ne sont pas couverts par la sécurité sociale, ni par de régimes spéciaux ni par aucun autre type d'assurance maladie dont la victime peut être bénéficiaire. Ce principe de subsidiarité se retrouve également en droit français. De même que le SOAT, le sous-compte ECAT ne couvre pas des dommages matériels causés par un accident de la circulation ou des lésions corporelles qui n'ont pas été causées par un accident de la route. Ainsi dans le cas d'Henri, si le véhicule a pris la fuite il pourrait bénéficier d'une couverture pour les frais médicaux, pharmaceutiques, hospitaliers ou médicaux. Toutefois, il ne pourrait pas, par exemple, demander la réparation du préjudice lié à la perte de ses lunettes ou de son ordinateur portable : la finalité tant du SOAT que du sous-compte ECAT est de garantir les soins et les indemnisations en raison des atteintes à l'intégrité physique et mentale de la personne dans les cas d'un accident de la circulation.

Enfin, en Roumanie, il existe depuis 2006 un fonds commun pour la réparation des préjudices des victimes des accidents de la route, lorsque le responsable n'est pas assuré ou en l'absence d'identification du véhicule⁽⁴⁵⁾ qui a causé l'accident. En 2017, le « Fonds de protection des victimes de la route » (FPVS) est devenu le « Bureau des assureurs des véhicules de Roumanie » (BAAR), une association professionnelle indépendante et autonome de toutes les sociétés d'assurance RCA⁽⁴⁶⁾. Le BAAR garantit, sans bénéficier d'un droit de discussion, le paiement des dommages-intérêts aux personnes ayant subi un préjudice par l'intermédiaire d'un véhicule ou d'un tram non assuré RCA, quand cette assurance est imposée par la loi, ou dans l'hypothèse d'un véhicule non identifié. L'accident causé par un tel véhicule est défini comme l'accident dans lequel le véhicule en cause est entré en collision directe avec la personne accidentée ou avec la chose, et par la suite a quitté le lieu de l'accident. Les situations dans lesquelles des dommages-intérêts seront octroyés par le BAAR sont plus restreintes que pour la responsabilité du fait des choses. Le rôle actif du véhicule dans la survenance du préjudice est retenu seulement dans le cas d'une collision directe, ce qui facilite la preuve du lien de causalité, mais qui laisse sans couverture les accidents causés par la volonté d'éviter une collision. En ce qui

(45) L'identification du véhicule suffit pour engendrer l'obligation d'indemnisation à la charge de l'assureur RCA, si le véhicule est assuré pour responsabilité civile, même en l'absence d'identification du conducteur.

(46) Art. 2 pct. 9 et art. 44 de la loi n° 132/2017.

concerne les préjudices indemnisables, afin de décourager les abus, la réglementation⁽⁴⁷⁾ opère une distinction entre la situation dans laquelle le véhicule est identifié mais non assuré et celle de l'accident causé par un véhicule resté non identifié. Dans l'hypothèse du véhicule identifié mais non assuré, les dommages-intérêts sont octroyés tant pour le dommage corporel ou le décès que pour les préjudices matériels. En revanche, si le véhicule ou le tram n'est pas identifié, comme dans le cas d'espèce analysé, le BAAR compense l'atteinte à l'intégrité corporelle ou à la santé et le décès, mais le dommage matériel n'est indemnisé que si l'accident a des conséquences assez graves en ce qui concerne le dommage corporel (le décès d'une personne, une atteinte à la santé ou à l'intégrité corporelle qui a nécessité plus de 60 jours de soins médicaux) et par l'application d'une franchise de 500 euros. En cela, le régime Roumain rejoint le régime belge qui use d'une logique comparable pour éviter les abus⁽⁴⁸⁾.

Le piéton de l'île Capitant peut donc être rassuré, quel que soit le droit applicable, il pourra espérer obtenir une certaine réparation de son préjudice. Toutefois, si le principe du relais existe, la portée de celui-ci varie sensiblement. Ainsi, la comparaison laisse apparaître l'existence d'une solidarité possible qui vient pallier l'impossibilité d'appliquer les règles classiques de la responsabilité civile en l'absence d'identification de l'auteur de l'accident. Mais elle permet également de comprendre que cette prise en charge pécuniaire n'est pas toujours gouvernée par un principe de réparation intégrale. Notable dans son existence, la solidarité est donc bien souvent imparfaite dans l'étendue de la prise en charge pécuniaire. Ce dernier constat nous invite ainsi à observer les disparités

(47) Art. 33 de la loi n° 132/2017 sur l'assurance obligatoire de responsabilité civile auto et art. 3-6 de l'Ordre du Ministre n° 1/2008 pour la mise en application des normes sur le Fonds de Protection des Victimes de la Route.

(48) Art. 19bis-13 de la loi du 21 novembre 1989 : « (...) § 3. (Dans le cas prévu à l'article 19bis-11, § 1^{er}, 7^o), et lorsque l'accident est survenu sur le territoire belge, le Roi peut limiter les obligations du Fonds à l'indemnisation des dommages résultant de lésions corporelles. Toutefois, cette limitation n'est pas autorisée lorsque le Fonds indemnise en raison de lésions corporelles importantes encourues par toute personne lésée d'un accident dans lequel des dommages matériels ont été causés par un véhicule non identifié. Sont considérées comme lésions corporelles importantes, les lésions corporelles résultant d'un accident qui a occasionné soit : 1. le décès de la victime ; 2. une invalidité permanente de 15 % ou plus ; 3. une invalidité temporaire d'un mois ou plus ; 4. une hospitalisation de sept jours ou plus. Le Roi peut préciser davantage les conditions dans lesquelles les lésions corporelles peuvent être considérées comme importantes ou en compléter la liste. Les dispositions du présent paragraphe ne sont pas d'application aux conséquences des accidents qui se sont produits avant son entrée en vigueur ».

et les convergences d'indemnisation des différents postes de préjudices révélées par la lumière des droits comparés.

SYNTHÈSE

Régime public	Fonds d'indemnisation spécifique	Autres systèmes de protection juridique
<ul style="list-style-type: none"> • Québec 	<ul style="list-style-type: none"> • Allemagne • France • Italie • Belgique • Pays-Bas • Roumanie 	<ul style="list-style-type: none"> • Brésil • Colombie

§ 2. — *Les préjudices indemnissables*

Le piéton victime doit être rassuré : les droits comparés dans la présente étude lui offrent, par principe, la possibilité d'obtenir une certaine réparation des préjudices causés par l'accident. Mais encore faut-il déterminer l'étendue de ce préjudice indemnissable ? Lors de nos échanges préparatoires, nous avons eu l'opportunité d'apprécier les disparités qui pouvaient exister concernant les postes de préjudices indemnissables. Nous nous sommes plus particulièrement concentrés sur la première hypothèse, celle de l'identification de l'auteur. Ainsi seront comparées les règles juridiques gouvernant la réparation, des préjudices corporels (A), du préjudice matériel constitué par l'ordinateur brisé (B), des lunettes brisées (C) et enfin de la perte de chance de passer un examen (D).

A. *La réparation des blessures du piéton*

Signe de sa particularité, le préjudice corporel bénéficie dans tous les droits étudiés d'un traitement favorable. Quelques singularités méritent toutefois d'être soulignées.

Tout d'abord, le piéton victime sur l'île Capitant peut espérer bénéficier d'une réparation intégrale de son préjudice dans la plupart des droits. En droit colombien, par exemple, il existe bien un tel principe de réparation intégrale, lequel est consacré à l'article 16 de la loi 446 de

1998⁽⁴⁹⁾, principe confirmé par la jurisprudence⁽⁵⁰⁾. En droit roumain, le principe de la réparation intégrale du préjudice est également consacré par l'article 1385 du Code civil. Selon les dispositions de l'alinéa 3, de cet article, « l'indemnisation comprend la perte de celui qui a subi le préjudice, le gain qu'il aurait pu réaliser habituellement et dont il a été privé, ainsi que les dépenses qu'il a engagées pour éviter ou limiter le préjudice ». Pour le préjudice corporel, les dispositions du Code civil mentionnent expressément⁽⁵¹⁾, outre l'équivalent des revenus de travail manqués par l'effet de la perte ou de la réduction de sa capacité de travail, les frais médicaux et les dépenses déterminées par l'augmentation des besoins de vie de la victime, et tout autre préjudice matériel. Ce préjudice matériel doit être en relation avec le préjudice corporel, à l'instar du dommage matériel résultant de l'atteinte à la santé. La formule utilisée par le législateur est assez générale — atteinte à l'intégrité corporelle ou à la santé —, ce qui permet l'indemnisation à titre de dommage corporel même pour les atteintes à la santé psychique dont aurait souffert la victime. Dans le cas d'espèce, le piéton a un droit à réparation intégrale de ses blessures.

Dans la plupart des droits, l'acceptation du préjudice corporel est étendue, incluant la prise en charge des frais médicaux mais également de tous les frais consécutifs à la réalisation de ce dommage. Ainsi, en France, la réparation du préjudice corporel s'inscrit dans un régime particulièrement favorable tel que prévu à l'article 3 de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985. Les préjudices corporels seront indemnisés selon le principe de la réparation intégrale, « tout le préjudice mais rien que le préjudice » sans qu'une faute simple de la victime puisse être retenue, point sur lequel nous aurons l'occasion de revenir dans la suite de cette étude. Comme pour le droit français, le régime particulier de l'article 29*bis* de la loi du 21 novembre 1989 permet en Belgique l'indemnisation de tout dommage résultant du préjudice corporel. Cette formulation large couvre non seulement les blessures physiques (comme en l'espèce les contusions) mais également toute atteinte à l'état mental

(49) Selon cette disposition : « Dans le cadre de toute procédure menée devant l'administration de la justice, l'évaluation des dommages subis aux personnes et aux choses répondra aux principes de réparation intégrale et d'équité, et respectera les critères actuariels techniques ».

(50) Par exemple : Cour de cassation, Chambre civile, SC22036, 19 décembre 2017, M.R. : Aroldo W. Quiroz Monsalvo ; Cour de cassation, Chambre civile, exp. 05266-31-03-001-2004-00172-01, 18 décembre 2012, M.R. : Ariel Salazar Ramírez.

(51) Art. 1387 C. civ. roumain.

et psychique de la victime⁽⁵²⁾ ainsi que les conséquences financières de ce dommage, c'est-à-dire : les frais médicaux, l'aide de tiers, etc. En outre, et comme précisé précédemment, la réparation intégrale reste possible par le biais du droit commun. Cette protection particulière renforcée en cas d'atteinte corporelle se retrouve également en droit colombien. Dans ce droit, il faut souligner qu'il existe une assurance obligatoire pour tous les véhicules à moteur qui circulent sur le territoire national, assurance qui comprend les véhicules étrangers et exclut ceux qui sont mobilisés par les chemins de fer et les machines agricoles : il s'agit du SOAT (assurance obligatoire d'accidents de la circulation⁽⁵³⁾). Cette assurance et ses garanties ont été créées par la loi afin de couvrir les dommages corporels causés aux personnes lors d'accidents de la circulation. Cela fait partie du système de sécurité sociale générale et les taux sont calculés par la Surintendance financière de la Colombie. Cette assurance couvre les frais médicaux, pharmaceutiques, hospitaliers et/ou médicaux, chirurgicaux, les conséquences de l'invalidité permanente, les conséquences liées au décès, les frais funéraires et dépenses de transports pour mobiliser les sinistrés selon les plafonds établis. C'est une couverture universelle, c'est-à-dire qu'elle couvre tous les blessés dans le cas d'un accident de la circulation. Il faut souligner que le SOAT ne couvre pas les dommages matériels causés par un accident de la circulation (perte partielle ou totale du véhicule par exemple) ou des lésions corporelles qui n'ont pas été causées par un accident de la route (accidents domestiques, par exemple).

À l'instar du modèle français, l'Italie a également progressivement reconnu la possibilité d'indemniser certaines conséquences du préjudice corporel. Selon l'article 2059 du Code civil les « dommages non patrimoniaux ne sont en principe pas réparables, sauf si une disposition légale spéciale en admet l'indemnisation »⁽⁵⁴⁾. Ainsi, pendant longtemps, les dommages corporels *per se* n'étaient pas réparés en raison d'une interprétation restrictive de la lettre du Code. Mais la doctrine italienne

(52) J. L. FAGNART, « Article 29bis : vingt ans de controverses », *op. cit.*, p. 80, n° 70. ; C. VAN SHOUBROECK et T. MEURS, *Vergoedingsregeling zwakke weggebruiker (art. 29bis WAM-wet)*, *op. cit.*, 161, n° 53 et les décisions y citées.

(53) Cette assurance est réglementée dans le Statut organique du système financier (décret 663 de 1993).

(54) M. BUSSANI, « La responsabilité », in M. GRAZIADEI, *Le droit de l'Italie*, LGDJ, 2017 ; P. CENDON, « Introduzione », in P. CENDON *Trattato dei nuovi danni*, I, Padova, 2011 ; A. FRIGERIO, « Perduranti incertezze nella liquidazione del danno non patrimoniale », *Danno e Resp.*, 2015, 493.

et les tribunaux ont développé⁽⁵⁵⁾ une approche extensive des textes leur permettant d'importer le modèle du droit prétorien français du dommage corporel. La doctrine a fourni des solutions pratiques afin d'adopter la catégorie de *danno biologico* (dommage corporel) empruntant « la méthodologie d'évaluation du dommage corporel des tribunaux français, c'est-à-dire le système de calcul au point »⁽⁵⁶⁾. Aujourd'hui, la réparation du dommage corporel paraît stabilisée et s'appuie sur une répartition entre dommages patrimoniaux et non patrimoniaux, elle-même subdivisée entre le dommage moral — entendu comme une souffrance intérieure et temporaire — et le dommage biologique qui est « une voie autonome », « couvrant toutes atteintes à l'intégrité physico-psychique de la personne qui sont susceptibles d'une évaluation médico-légale »⁽⁵⁷⁾. Ce système a été décrit par deux arrêts jumeaux⁽⁵⁸⁾. Mais la pression sociale et le désir de donner une réalisation au principe de *neminem laedere*, c'est-à-dire le principe selon lequel chacun a le devoir de s'abstenir de nuire aux autres, ont conduit à l'émergence d'une demande de réparer des « aspects dommageables traditionnellement exclus des dommages extracontractuels » qu'une partie significative de la doctrine et de la jurisprudence réunit sous la catégorie autonome de *danno esistenziale* (dommage existentiel)⁽⁵⁹⁾. Le droit colombien connaît également un tel mouvement d'extension des postes de préjudices. Dans ce droit, il n'existe aucune disposition, ni légale ni constitutionnelle, qui limite la reconnaissance et l'indemnisation des préjudices immatériels à ceux reconnus expressément par la loi. Cela explique que la chambre civile de la Cour de cassation ait reconnu différents types de préjudices à l'intérieur de la grande catégorie de préjudices immatériels. Ainsi, après une longue évolution, la Cour de cassation reconnaît aujourd'hui la réparation d'un type de préjudice immatériel différent du préjudice moral : il s'agit d'une sorte de préjudice d'agrément à la suite, entre autres, d'une lésion corporelle. La Cour se réfère spécifiquement à un « préjudice à la vie de relation » : ce type de préjudice ne consiste pas seulement dans l'incapacité de la victime à exercer une activité spécifique sportive ou de loisirs qu'elle pratiquait auparavant, mais également dans l'incapacité ou la difficulté de ladite

(55) Corte Cost., 26 juillet 1979, n° 88, Cass. Civ., 6 juin 1981, n° 3675.

(56) M. BUSSANI, « La responsabilité », *op. cit.*

(57) *Ibid.*

(58) Corte Cass., 11 novembre 2008, n° 26972 ; 11 novembre 2008, n° 26975.

(59) ZIVIZ, *Il danno non patrimoniale. Evoluzione del sistema risarcitorio*, Milano, 2011 ; PONZANELLI, « Non e'tanto il danno esistenziale, ma il 'quantum' il vero problema del danno non patrimoniale », *Danno e Resp.*, 2013, 2, 129.

victime à exercer une activité de la vie courante⁽⁶⁰⁾. Cependant, il n'est pas reconnu un préjudice corporel en lui-même. De la sorte, Henri pourrait éventuellement demander la réparation du préjudice d'agrément si, à cause de ses blessures, sa pratique sportive ou de loisir se trouve contrariée ou s'il est entravé dans l'exercice d'une activité de la vie courante.

Il est toutefois permis de relever la singularité des droits québécois et brésilien concernant le principe de la réparation intégrale. Une nouvelle fois la particularité du système québécois qui permet une prise en charge facilitée pour la victime doit être soulignée. En effet, au Québec, le Fonds d'assurance automobile⁽⁶¹⁾ verse une indemnité à la victime pour « tout préjudice corporel d'ordre physique ou psychique »⁽⁶²⁾ « causé par une automobile, par son usage ou par son chargement »⁽⁶³⁾. À ce sujet, la L.a.a. définit la victime comme étant une « personne qui subit un préjudice corporel dans un accident »⁽⁶⁴⁾. En l'espèce, le piéton blessé peut effectuer une réclamation à la SAAQ afin d'être indemnisé pour ses blessures corporelles⁽⁶⁵⁾. Par ailleurs, une visite à l'hôpital, le cas échéant, implique que la Régie de l'assurance maladie du Québec (RAMQ) assumera les frais pour les soins nécessaires (séjour à l'hôpital, suivi avec le médecin) qui seront ensuite remboursés par la SAAQ⁽⁶⁶⁾. Enfin, si le principe de la réparation intégrale prévaut pour l'ensemble des préjudices en droit brésilien, l'article 949 du Code civil prévoit plus particulièrement qu'en « cas de blessure ou autre atteinte à la santé, l'auteur indemniserà la victime des frais de traitement et des pertes de profit (manque à gagner) accumulés jusqu'à la fin de la convalescence, en plus de tout autre préjudice que la victime prouvera avoir subi ». Mais

(60) Il est important de souligner que ce chef de préjudice a été reconnu initialement par le Conseil d'État dans le cadre de la responsabilité extracontractuelle de l'État. Ce n'est que quelque temps plus tard que la Cour de cassation colombienne l'a reconnu. Voy. à propos de cette évolution : Cour de cassation, chambre civile, SC20950-2017, 12 décembre 2017, M.R. : Ariel Salazar Ramirez.

(61) Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec, art. 23.0.3 (1).

(62) Art. 2 L.a.a.

(63) Art. 1 L.a.a.

(64) Art. 6 L.a.a.

(65) Art. 2 L.a.a. À noter que la SAAQ indemnise jusqu'à un maximum de 50 000 \$ par accident pour le préjudice corporel (art. 143 L.a.a.). Voy. aussi : J.-L. BAUDOIN, P. DESLAURIERS et B. MOORE, *La responsabilité civile*, 9^e éd., vol. 1, *Principes généraux*, *op. cit.*, n° 1-1195.

(66) Art. 83.2 L.a.a. ; Règlement sur le remboursement de certains frais, RLRQ, c. A-25, r. 14. Voy. aussi : J. PERREAU, *L'indemnisation du préjudice corporel des victimes d'accident d'automobile*, 4^e éd., *op. cit.*, 2016, pp. 607 et s.

seuls les frais raisonnablement engagés par la victime de l'accident de la circulation renversée par le véhicule pour le traitement des contusions causées doivent être à la charge du responsable. La preuve du déboursement pour faire face aux dépenses inévitables est à la charge de la victime. Si, cependant, ces frais sont couverts — et ont déjà été payés, sans la nécessité de remboursement par la victime — par une assurance maladie, ou si la victime a été soignée dans un hôpital public — qui offre des traitements gratuits à toute la population —, le responsable n'est pas tenu au remboursement des frais. De même, si la victime souhaite suivre un traitement coûteux par un médecin de renom, sans que cela soit indispensable à sa guérison, elle devra payer seule les frais additionnels du traitement médical⁽⁶⁷⁾.

La victime piétonne peut donc être largement rassurée s'agissant de la réparation, par principe, de son préjudice corporel. « La personne avant toute chose », empruntée au droit québécois cette formule éloquente résume l'importance de la prise en charge du préjudice corporel dans les différents droits analysés. Toutefois, le rôle joué par la victime dans la réalisation du dommage viendra dans la suite de notre étude nuancer quelque peu la portée de cette réparation.

Reste avant cela à comparer les différents systèmes juridiques lorsqu'il est question de réparer les préjudices liés à la perte d'un ordinateur ou de lunettes.

SYNTHÈSE

Réparation des conséquences économiques et non économiques du préjudice corporel	Les frais raisonnables
<ul style="list-style-type: none"> • Québec • France • Colombie • Allemagne • Pays-Bas • Italie • Roumanie • Belgique 	<ul style="list-style-type: none"> • Brésil

(67) En ce sens : M. H. DINIZ, *Cours de droit civil brésilien*, 32^e éd., São Paulo, Saraiva, 2018, vol. 7, pp. 95-96.

B. *L'ordinateur portable endommagé*

La réparation du préjudice lié à l'ordinateur endommagé appelle quelques remarques au regard des disparités existantes.

Ainsi, on peut tout d'abord constater que les droits allemand et roumain confèrent, à première vue, une priorité à la réparation en nature. En droit allemand, les conséquences juridiques de la responsabilité pour un dommage sont traitées par les articles 249 et suivants du Code civil allemand (BGB). Selon l'article 249 BGB, tout dommage doit être réparé en nature (*Naturalrestitution*). Ce principe fondateur du droit allemand oblige l'auteur du dommage à éliminer toutes les conséquences de son acte dommageable. En l'espèce, le conducteur du véhicule devrait faire réparer l'ordinateur cassé. Le droit roumain prévoit également ce principe de la réparation en nature, par le rétablissement de la situation antérieure. Le principe est un corollaire du principe de la réparation intégrale. Il convient de préciser que la priorité de la réparation en nature n'est toutefois pas imposée à la victime, qui peut seule choisir entre la réparation en nature ou en équivalent : en vertu de l'article 1386, alinéa 1, du Code civil roumain si « ceci n'est pas possible ou si la victime n'est pas intéressée par la réparation en nature », le responsable est condamné à des « dommages-intérêts fixés par l'accord des parties ou, à défaut, par décision judiciaire ». En pratique, lorsqu'il est question d'indemnisation des préjudices matériels, il est plus fréquent que la victime demande des dommages-intérêts. Selon le principe de réparation intégrale du préjudice, l'auteur de l'accident, s'il avait été identifié, aurait ainsi été contraint de payer des dommages-intérêts pour l'ordinateur cassé. Quand la victime est obligée de faire appel au BAAR, lorsque le véhicule n'est pas identifié, le préjudice matériel connaît un régime plus strict, son indemnisation étant conditionnée, comme on l'a déjà montré, à une certaine gravité du dommage corporel causé par l'accident, mais aussi à une franchise de 500 euros. Le piéton dans le cas d'espèce ne sera pas dédommagé par ce fonds commun de réparation des préjudices des victimes de la route pour l'ordinateur cassé.

Pour les droits qui ont fait le choix de systèmes spécifiques d'indemnisation des préjudices en cas d'accident de la circulation, les préjudices corporel et matériel ne se voient finalement pas toujours appliquer les mêmes dispositions, révélant bien souvent la particularité du préjudice corporel. Au Québec, le régime d'indemnisation étatique

retient ainsi un encadrement spécifique pour la prise en charge du préjudice matériel. En vertu de l'article 84 L.a.a., chaque propriétaire d'une automobile circulant dans la province doit obligatoirement contracter une assurance de responsabilité « destiné à couvrir et à garantir l'indemnisation du préjudice matériel causé par son automobile »⁽⁶⁸⁾. À ce sujet, la L.a.a. définit le préjudice matériel comme « tout dommage causé dans un accident à une automobile ou à un autre bien »⁽⁶⁹⁾. Dans le cas présent, le piéton est une victime⁽⁷⁰⁾ qui a subi un préjudice matériel indemnisable (l'ordinateur étant un « autre bien »). La L.a.a. prévoit que dans le cas d'un délit de fuite où le responsable n'est pas identifié, la victime peut faire une demande d'indemnité à la SAAQ dans les 60 jours suivant l'accident, sous réserve des conditions suivantes⁽⁷¹⁾ : l'accident a eu lieu au Québec, elle est propriétaire des biens endommagés, elle n'est pas entièrement responsable de l'accident, sa couverture d'assurance exclut les délits de fuite, sa police d'assurance comprend une clause de responsabilité civile d'au moins 50 000 \$, l'accident a été rapporté à la police dans les 48 heures suivant l'événement, elle détient un permis de conduire valide, elle n'est pas déjà assurée pour les dommages matériels subis, les biens endommagés n'ont pas été réparés avant que la SAAQ évalue les dommages et enfin, ces dommages doivent s'élever à plus de 500 \$. Donc, en l'espèce, si les biens endommagés sont assurés, le piéton pourra faire une réclamation auprès de son assureur. Toutefois, s'ils ne sont pas assurés et pourvu que toutes les autres conditions soient satisfaites, le piéton sera indemnisé par la SAAQ⁽⁷²⁾, et ce bien que l'identité du conducteur soit inconnue.

En France, si le préjudice corporel bénéficie d'une indemnisation particulièrement favorable, la faute de la victime ne jouant qu'un rôle négligeable dans la réparation du préjudice, tel n'est pas le cas du préjudice matériel. L'article 5 de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 prévoit ainsi que « la faute, commise par la victime a pour effet de

(68) J.-L. BAUDOUIN, P. DESLAURIERS et B. MOORE, *La responsabilité civile*, 9^e éd., vol. 1, *Principes généraux, op. cit.*, n° 1-1246.

(69) Art. 84.1, al. 1, L.a.a.

(70) Art. 84.1, al. 2, et 141.1 L.a.a.

(71) Art. 84.1, 142, 148 et 149 L.a.a. Voy. égal. : *Grief c. Manoir Mackle Condominium Association*, 2018 QCCQ 6712, par. 22 ; J.-L. BAUDOUIN, P. DESLAURIERS et B. MOORE, *La responsabilité civile*, 9^e éd., vol. 1, *Principes généraux, op. cit.*, n° 1-1284.

(72) À noter que la SAAQ indemnise jusqu'à un maximum de 10 000 \$ par accident pour le préjudice matériel (art. 143 L.a.a.)

limiter ou d'exclure l'indemnisation des dommages aux biens qu'elle a subis ». Les dommages aux biens doivent alors être distingués des conséquences pécuniaires du préjudice corporel⁽⁷³⁾. La destruction de l'ordinateur relève bien de la catégorie visée par l'article précité. De même, en Belgique, le régime spécial ne s'applique pas de manière similaire pour les préjudices corporel et matériel. En effet, l'article 29bis prévoit uniquement la réparation de tous les dommages « résultant de lésions corporelles ou de décès, y compris les dégâts aux vêtements » ainsi que l'indemnisation des dommages « aux prothèses fonctionnelles ». Les autres dommages matériels sont exclus, de sorte que le dommage causé à l'ordinateur portable n'est pas indemnisable par le biais de l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989⁽⁷⁴⁾. Le piéton n'aura, en principe, d'autres choix que de se tourner vers le droit commun de la responsabilité civile. Aux Pays-Bas, une distinction est également opérée entre les règles d'indemnisation du préjudice corporel et matériel. Plus particulièrement, la doctrine et les praticiens opèrent une distinction⁽⁷⁵⁾ entre le préjudice personnel *personenschade* — terme désignant le dommage résultant de la mort ou de la lésion corporelle — le préjudice matériel *zaakschade* et le dommage patrimonial « pur » *zuivere vermogensschade*.

Pour les droits colombien et brésilien, le droit commun a vocation à s'appliquer. Conformément aux articles 186 et 927 du Code civil brésilien, quiconque, par un acte illicite, cause un préjudice à autrui est tenu de le réparer. Le Code prévoit également la règle de la réparation intégrale des dommages causés à la victime. En effet, l'article 944 prévoit que « le montant d'indemnisation est fixé en fonction de la portée du dommage », sauf dans les cas « où il existe une disproportion excessive entre la gravité de la faute et le dommage », auquel cas le juge peut réduire le montant d'indemnisation d'une façon équitable. Si les exigences nécessaires en matière de responsabilité civile sont vérifiées, les dommages résultant de l'acte illicite (*lato sensu*) commis par l'auteur doivent être intégralement réparés, qu'ils soient patrimoniaux ou extra-patrimoniaux. Dans le cas concret, s'il s'avère

(73) Le dommage aux biens désigne « le dommage causé à des biens matériels et non du préjudice économique résultant d'une atteinte à la personne » (Cass. 2^e civ., 24 janvier 1990, *Bull. civ.* II, n^o 13).

(74) B. DEWIT, V. KATZ et C. VAN GHELUWE, *Précis de droit de la circulation routière*, 2^e éd., *op. cit.*, p. 177.

(75) Cette distinction joue un rôle dans la question de savoir s'il existe un lien de causalité suffisant entre le dommage et l'événement (contexte : l'art. 6:98 BW ; l'art. 6:109 BW).

que les dommages matériels (ordinateur portable cassé et lunettes) ont été causés par le conducteur du véhicule, ce dernier est tenu d'indemniser tous les préjudices qui en résultent. En Colombie, en matière de responsabilité civile extracontractuelle, le principe est également celui de la réparation intégrale. Ce principe est consacré à l'article 16 de la loi 446 de 1998. Selon cette disposition, « Dans tout processus soumis à l'administration de la justice, l'évaluation des dommages causés aux personnes et aux objets tiendra compte des principes de réparation intégrale et d'équité et respectera les critères techniques actuariels ». Ainsi, selon cette disposition, Henri pourrait demander au responsable l'indemnisation concernant le préjudice matériel par la perte éprouvée par l'ordinateur portable cassé. Il s'agirait plus précisément d'un *damnum emergens*. Dans la mesure où il s'agit d'un préjudice matériel, pleinement quantifiable, la mesure de l'indemnisation sera le montant du bien dûment prouvé au procès.

Enfin, le droit italien inscrit également la réparation de ce préjudice dans le cadre général de la responsabilité délictuelle (art. 2043 du Code civil italien), tout en le considérant comme un cas spécial de responsabilité extracontractuelle⁽⁷⁶⁾, prévue par l'article 2054 du Code civil. L'article 2043 précité indique que « tout fait quelconque commis par dol ou par imprudence, qui cause à autrui un dommage injuste, oblige celui qui a commis le fait à réparer le dommage ». Sur cette base, le code prévoit un système de présomptions de faute du conducteur à l'article 2054 du Code précité, pour un véhicule qui ne suit pas des rails de guidage. Le conducteur et le propriétaire du véhicule sont donc responsables des dommages matériels, *danno patrimoniale*, lorsqu'ils sont la conséquence directe et immédiate de la conduite fautive du conducteur (art. 1223 C. civ.). Dans le cas présent, l'atteinte à l'ordinateur relève bien de la catégorie des dommages matériels et, plus spécifiquement, du *danno emergente*, qui concerne la réduction du patrimoine de la victime.

L'étude des préjudices corporels et de ce préjudice matériel constitué par le bris de l'ordinateur étant achevée, nous devons à présent étudier la question de la réparation des lunettes. S'agit-il d'indemniser un simple dommage matériel ? Une fois encore, selon les droits étudiés, la réponse diffère.

(76) G. ALPA., « La responsabilité civile en Italie, Problèmes et perspectives », *Rev. intern. droit comp.*, 1986, 1097-1133 ; M. BUSSANI (dir.), *La responsabilità civile nella giurisprudenza della Corte*, Napoli, E.S.I., 2006.

SYNTHÈSE

Particularité de la prise en charge par la SAAQ	Principe de réparation en nature	Réparation au titre du droit commun
<ul style="list-style-type: none"> • Québec 	<ul style="list-style-type: none"> • Allemagne 	<ul style="list-style-type: none"> • Colombie • Brésil • Pays-Bas • Italie • France • Belgique • Roumanie

C. *Les lunettes brisées*

À première vue, la distinction opérée dans cette étude entre l'ordinateur et les lunettes peut surprendre : ne s'agit-il pas de réparer dans les deux cas un préjudice matériel ? L'analyse des différents droits laisse en réalité apparaître une disparité de regards et de réponses.

Pour certains droits, les lunettes doivent bénéficier d'un traitement spécifique et ne sont pas simplement rattachées à la catégorie des préjudices matériels. Le droit français considère ainsi avec un égard particulier la réparation des biens tels que les lunettes : l'article 5 de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 prévoit que « les fournitures et appareils délivrés sur prescription médicale donnent lieu à indemnisation selon les règles applicables à la réparation des atteintes à la personne ». Prolongement de la personne, les appareils destinés à compenser des déficiences sont ainsi rattachés à la catégorie des préjudices corporels, permettant ainsi d'indemniser ces préjudices selon les modalités particulièrement favorables à la victime piétonne. En droit belge, on retrouve une logique similaire. En effet l'article 29*bis* prévoit que « les dommages occasionnés aux prothèses fonctionnelles sont considérés comme des lésions corporelles » et qu'il « y a lieu d'entendre par prothèses fonctionnelles : les moyens utilisés par la victime pour compenser des déficiences corporelles ». Si le droit québécois ne s'en remet pas nécessairement à une telle lecture, les lunettes font toutefois l'objet d'un traitement particulier, ce préjudice matériel étant indemnisé au titre du *Règlement sur le remboursement de certains frais*⁽⁷⁷⁾.

(77) RLRQ, c. A-25, r. 14.

La SAAQ pourra ainsi verser au piéton victime jusqu'à 200 \$ pour la monture ainsi que le montant correspondant au coût réel des verres⁽⁷⁸⁾.

Au contraire, pour les autres pays, la réparation de ce préjudice pour le piéton se fera sur le fondement des règles applicables au préjudice matériel. Pour les droits allemands et roumains, qui favorisent la réparation en nature, il serait possible de demander la réparation des lunettes. Dans le droit roumain, la responsabilité pour les accidents de la route relève du droit commun, le conducteur ou le gardien de l'automobile est tenu de réparer l'intégralité du préjudice de la victime. En matière délictuelle, les dommages corporels et matériels sont indemnisés en principe de la même manière. Le système de l'assurance obligatoire n'intervient qu'au niveau du paiement. Cette obligation de paiement de l'assureur RCA ou du BAAR (le fonds commun susmentionné) connaît des limites différentes selon le type de préjudice, les dommages résultant de l'*atteinte à la santé* ou du décès étant favorisés par rapport à l'*atteinte aux biens* de la victime. Dans ce système, sont indemnisés à titre des dommages issus de l'atteinte à l'intégrité corporelle ou à la santé ou du décès tant les souffrances physiques et morales, que les conséquences matérielles de l'affectation corporelle : la perte des revenus, les frais occasionnés par l'accident, comme ceux pour le transport de la victime, le traitement médical, pour l'hospitalisation, la récupération, les prothèses, alimentation supplémentaire prescrite par le médecin, même une rémunération minimale d'un assistant personnel, si sa nécessité est médicalement certifiée⁽⁷⁹⁾. La jurisprudence⁽⁸⁰⁾ considère les lunettes comme un préjudice matériel. Dans la plupart des cas, la distinction ne présente pas d'importance au niveau de la solution : les plafonds de la responsabilité de l'assureur RCA concernent la totalité des préjudices indemnisés issus d'un seul accident, quel que soit le nombre des victimes⁽⁸¹⁾. En revanche, l'encadrement juridique des

(78) *Ibid*, art. 16(2).

(79) Art. 26, al. 1, lit. A, des Normes de l'Autorité de Surveillance Financière n° 20/2017 sur les assurances auto de Roumanie.

(80) Voy. par exemple, C. Ap. Cluj, dec. pen. n° 268/30 avril 2009, Trib. Bacău, dec. civ. n° 745/5 juin 2018, C. Ap. Bacău, dec. pen. n° 316/21 mars 2013, Trib. Timiș, dec. civ. n° 157/13 mars 2012 (www.rolii.ro, 17 novembre 2020).

(81) Les limites actuelles sont de 6 070 000 euros pour les conséquences de l'atteinte à l'intégrité physique ou à la santé et du décès, respectivement de 1 220 000 euros pour les dommages causés aux biens. Si le niveau total des préjudices causés aux victimes est supérieur à la limite, l'indemnisation payée par l'assureur sera proportionnelle à la valeur du préjudice de chaque victime par rapport au total.

lunettes brisées devient relevant dans le cas de fuite du conducteur responsable, car la victime ne peut obtenir du BAAR indemnisation pour ses biens que si un dommage corporel d'une certaine gravité s'est produit. Dans ce contexte, si les lunettes assurent la fonctionnalité de la vue de la victime (il ne s'agit pas des lunettes de soleil ou des lunettes à fonction purement esthétique) le raisonnement juridique conduira à les assimiler à des prothèses dont la nécessité de remplacement découle de l'accident. Les lunettes brisées seront donc indemnisées.

Le préjudice causé par les lunettes endommagées est donc un poste susceptible d'indemnisation. Mais la qualification retenue par les différents droits conduit à une disparité certaine dans le montant de l'indemnisation. La victime peut être rassurée sur le principe mais devra être prévenue des disparités pouvant exister selon le droit qui s'appliquera finalement sur son île.

SYNTHÈSE

Limitation du montant	Indemnisation comme une atteinte à la personne	Indemnisation comme un préjudice matériel
<ul style="list-style-type: none"> • Québec 	<ul style="list-style-type: none"> • Belgique • France 	<ul style="list-style-type: none"> • Colombie • Brésil • Allemagne • Pays-Bas • Italie • Roumanie

D. *La perte de chance de passer un examen*

La victime piétonne devait passer un concours exigeant mais en raison de l'accident ne peut s'y présenter. En droit allemand, elle ne peut pas s'en prévaloir, en l'absence d'une véritable consécration de la perte d'une chance⁽⁸²⁾. À titre d'illustration, dans un cas de l'*OLG Düsseldorf*,

(82) BeckOGK/Brand, 15 juillet 2020, § 252 BGB n° 73 ; Becker, Faktische Bindungswirkung kartellbehördlicher Zusagenentscheidungen zu Gunsten von follow-on-Schadensersatzklägern, NZKart 2016, 58, 62.

un cheval de course avait subi une injection illégale par erreur, ce qui avait mené à sa disqualification⁽⁸³⁾. Son propriétaire avait alors saisi l'auteur de l'injection en justice et réclamé le montant que le cheval aurait permis de gagner s'il n'avait pas été disqualifié. La Cour a rejeté la demande en indiquant qu'il n'était pas possible d'établir, avec la certitude requise, que le cheval aurait gagné le prix réclamé. La non-admission de la perte d'une chance est contestée par quelques voix doctrinales, qui souhaiteraient en faire un outil pour assurer l'égalité dans la participation aux concours et compétitions, s'inspirant d'une règle du droit de la concurrence sur les marchés publics (art. 126 *Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen*, GWB)⁽⁸⁴⁾. Dans un cas isolé, la Cour fédérale (BGH) a ainsi admis qu'un architecte qui s'est vu indûment refusé de participer à un concours d'architecte pouvait réclamer des dommages et intérêts⁽⁸⁵⁾. Toutefois, cela reste une exception. Pour convaincre un tribunal allemand, la victime devrait prouver qu'il aurait réussi le concours pour devenir pilote, preuve nécessairement délicate au regard des exigences d'un tel concours.

En droit brésilien, une telle prise en charge de la perte de chance serait également délicate au regard des disparités jurisprudentielles existantes. Pour qu'elle fasse l'objet d'une réparation, la perte d'une chance doit être sérieuse et réelle et doit permettre de constater la *certitude du dommage*, l'indemnité n'étant obligatoire qu'en raison de la perte de la possibilité d'obtenir un avantage et non de la perte de l'avantage lui-même⁽⁸⁶⁾. La question est loin de recevoir un traitement unitaire de la part de la jurisprudence. Dans de nombreux cas, les tribunaux conçoivent que la perte d'une chance est en réalité un préjudice hypothétique et refusent une indemnisation de ce poste de préjudice. D'autres juridictions indemnisent la perte d'une chance au titre du manque à gagner ou comme réparation morale. Il a toutefois été avancé que « la responsabilité civile pour la perte de chance ne se limite pas à la catégorie des dommages extra-patrimoniaux, car, selon les circonstances du cas concret, la chance manquée peut aussi présenter la nature juridique d'un dommage patrimonial où la chance doit être sérieuse et réelle et ne pas être attachée à des pourcentages aprioristes »⁽⁸⁷⁾. Il convient de rappeler une affaire

(83) OLG Düsseldorf VersR 1987, 691.

(84) BeckOGK/*Brand*, 15 juillet 2020, § 252 BGB n° 75.

(85) BGH NJW 1983, 442, 444.

(86) S. CAVALIERI FILHO, *Programme de responsabilité civile*, 10^e éd., São Paulo, Atlas, 2012, pp. 81-82.

(87) Énoncé n° 444 de la V^e Journée de droit civil du Conseil de la justice fédérale.

emblématique de cette problématique — « *Show du Million* »⁽⁸⁸⁾ — dans laquelle la Cour Supérieure de justice a rendu le jugement suivant : a été reconnue comme indemnisable la perte de la chance de réussite d'une participante correspondant à 25 % étant donné que pour chaque question posée dans le programme, il y avait quatre options de réponse. La Cour Supérieure de justice a donc considéré l'existence de la perte de la chance, peu importante alors que la chance soit élevée ou non⁽⁸⁹⁾. Toutefois, lorsque la chance de réussite est absolument dérisoire, la doctrine a rejeté l'exercice concret de la demande en indemnité, conformément à d'autres règles et principes de l'ordre juridique tel que le principe d'insignifiance⁽⁹⁰⁾. En ce qui concerne plus particulièrement les concours publics, une affaire similaire à celle évoquée en l'espèce a déjà été jugée par la Cour Supérieure de justice, qui a estimé que l'indemnisation pour perte de chance n'était pas applicable à une victime renversée par un véhicule et empêchée de se présenter au concours⁽⁹¹⁾. Dans de tels cas, il est entendu qu'en l'absence d'une chance sérieuse et réelle de la chance perdue, il n'y a pas lieu de parler d'indemnisation.

Si ces deux systèmes juridiques sont très peu enclins à reconnaître la perte de chance vécue par le piéton victime sur l'île Capitant, d'autres

(88) Il s'agit d'une émission de questions-réponses à la chaîne de télévision brésilienne SBT.

(89) STJ, REsp 788.459/BA, Rapporteur : juge Fernando Gonçalves ; Quatrième assemblée ; jugé le 8 novembre 2005 ; Journal électronique du 13 mars 2006. Sur la perte de la chance suite à une erreur dans le diagnostic médical : STJ, REsp 1291247/RJ ; Rapporteur : juge Paulo de Tarso Sanseverino ; Troisième assemblée ; jugé le 19 août 2014 ; Journal électronique du 1^{er} octobre 2014 ; et STJ, REsp 1.254.141-PR ; Rapporteur : juge Nancy Andrichi ; jugé le 4 décembre 2012 ; perte d'une chance en raison de l'action de professionnels du barreau : STJ, REsp 1190180/RS ; Rapporteur : juge Luis Felipe Salomaço ; Quatrième Groupe ; jugé le 16 novembre 2010 ; Journal électronique du 22 novembre 2010.

(90) A. SCHREIBER, *Manuel de droit civil contemporain*, São Paulo, Saraiva, 2018, pp. 624-626.

(91) STJ, REsp 1591178/RJ ; Rapporteur : juge Ricardo Villas Bôas Cueva ; Troisième Assemblée ; jugé le 25 avril 2017 ; Journal électronique du 2 mai 2017. « La jurisprudence de cette Cour admet la responsabilité civile et l'obligation qui en découle de réparer les dommages éventuels sur la base de la prétendue théorie de la perte de chance, à condition que la possibilité de réussite soit sérieuse et réelle, ce qui exclut toute réparation dans le cas d'un simple espoir subjectif ou d'une simple attente aléatoire. La simple inscription de l'auteur à un concours public ou le fait d'être bien placé sur la liste classificatoire partielle du concours au moment de l'accident n'indiquent pas une situation de possibilité de réussite réelle susceptible d'autoriser l'application, en l'occurrence, de la théorie de la perte d'une chance, raison pour laquelle on nie l'existence de manques à gagner à indemniser ».

sont beaucoup plus généreux. En droit commun de la responsabilité (extra)contractuelle, l'indemnisation d'une perte d'une chance est largement acceptée par la jurisprudence belge, nonobstant l'existence d'une longue controverse sur le sujet⁽⁹²⁾. L'indemnisation de la perte d'une chance d'obtenir un avantage déterminable⁽⁹³⁾ ne pose de manière générale pas de problème, au contraire de la perte d'une chance d'éviter un préjudice⁽⁹⁴⁾ qui a plus vigoureusement été contestée par la doctrine et la jurisprudence. Il est en effet dans ce cas reproché à la théorie de la perte d'une chance de camoufler l'incertitude du lien causal entre la faute et le dommage effectivement subi⁽⁹⁵⁾. En l'espèce, la perte d'une chance de participer à un examen serait donc, sans trop de problèmes, indemnisée s'il est prouvé que la chance était réelle (et non hypothétique) et que la perte de cette chance est due à l'accident⁽⁹⁶⁾. Si l'impossibilité de participer à l'examen est liée aux lésions corporelles du piéton, il n'y a pas de raison d'en exclure l'indemnisation par le biais de l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989. Le Fonds couvrira si besoin l'indemnisation. Il est toutefois important de souligner qu'au moment de finaliser cet article, la Cour de cassation vient de rendre un arrêt⁽⁹⁷⁾ venant semer le doute sur l'étendue de l'application de la perte d'une chance⁽⁹⁸⁾.

(92) Pour un aperçu récent de la jurisprudence de la Cour de cassation, voy. les références chez S. GOLDMANN et R. JAFFERALI, « La perte d'une chance à la croisée des chemins : Évolutions et applications jurisprudentielles », *R.G.D.C.*, 2019, pp. 191-211 ; W. T. NUNINGA, D. VERHEIJ, C. KAHN, F. AUVRAY, C. BORUCKI, « Chances as Legally Protected Assets », *European Review of Private Law*, 2020 (2), pp. 375-406.

(93) L'exemple type est la perte d'une chance de participer à un concours.

(94) L'exemple type est la perte d'une chance de guérison.

(95) À propos de cette controverse, voy. égal. P. VAN OMMESLAGHE, « Perte d'une chance et risque réalisé : cherchez l'erreur », in *Droit médical et dommage corporel*, Limal, Anthemis, 2014, pp. 211-228 ; I. BOONE, « Het 'verlies van een kans' bij onze-ker causaal verband », *RW*, 2004-2005, pp. 92-97 ; B. DUBUISSON, « La théorie de la perte d'une chance en question : le droit contre l'aléa ? », *JT*, 2007, pp. 490-491, n° 4 ; B. WEYTS et Q. DE RAEDT, « De verlies van een kans-theorie », in *Justitie: vraagstukken en perspectieven voor morgen*, Brugge, die Keure, 2013, pp. 71 et s. ; N. ESTIENNE, « La perte d'une chance dans la jurisprudence récente de la Cour de cassation : la procession d'Echternach (deux pas en arrière, trois pas en avant) », in *Justitie: vraagstukken en perspectieven voor morgen*, Brugge, die Keure, 2013, pp. 100-102.

(96) Voy. e.a. Cass. 21 avril 2016, C.15.0286.N, voy également I. BOONE et K. RONSIJN, « Vergoeding voor het verlies van een kans na het arrest Prizrak », *VAV*, 2015, pp. 7-8 et la jurisprudence y citée.

(97) Cass., 28 janvier 2021, C.18.0341.F.

(98) Cet arrêt qui n'a pas encore été annoté décide en effet ce qui suit : « La perte d'une chance est un dommage spécifique qui consiste en la perte certaine d'un avantage

De même en France, la perte de chance, définie comme « la disparition actuelle et certaine d'une éventualité favorable »⁽⁹⁹⁾ peut être indemnisée, y compris lorsqu'il s'agit d'une faible chance⁽¹⁰⁰⁾. En vertu de ce droit, la victime piétonne aurait de fortes probabilités d'être indemnisée pour n'avoir pas pu se présenter à son examen. Toutefois, elle ne pourrait pas demander réparation de n'être pas devenu pilote et ne pourrait ainsi pas prétendre à obtenir réparation du montant des salaires qu'elle aurait pu percevoir en cette qualité. Sur ce dernier point, il existe ainsi un rapprochement avec le droit colombien, dans lequel la jurisprudence a reconnu la perte de chance tout en la distinguant de la perte éprouvée et du gain manqué. Cependant, la réparation de ce type de préjudice est soumise à des conditions strictes⁽¹⁰¹⁾ : la certitude quant à l'existence d'une opportunité légitime, et même si elle implique une composante aléatoire, le « hasard dilué » doit être grave, réel et actuel ; l'impossibilité concluante d'obtenir l'avantage ou d'éviter le préjudice en raison de la suppression définitive de la possibilité d'obtenir l'avantage ; la victime doit être dans une situation potentiellement apte à prétendre avoir obtenu le résultat escompté. Compte tenu de l'hypothèse analysée, et selon la jurisprudence colombienne, on considère qu'Henri pourrait éventuellement obtenir réparation pour la perte de chance d'entrer dans l'école de formation des pilotes, mais seulement s'il arrive à prouver qu'il était dans une situation lui permettant de réussir l'examen et qu'en raison de l'accident, il a été impossible pour lui d'obtenir l'avantage consistant dans l'intégration du centre de formation des pilotes. Il est important de signaler qu'il existe des différences importantes quant à

probable. Celui qui perd un avantage certain ne peut réclamer la réparation du dommage distinct que constitue la perte d'une chance. L'arrêt considère que le demandeur « a commis une faute en ne constatant pas, lorsqu'il a été consulté [en qualité d'avocat], que la demande de renouvellement de bail commercial que [la première défenderesse] avait [précédemment] adressée [au bailleur] était nulle alors qu'il était encore dans les délais pour rectifier l'erreur ». Il constate que le juge de paix saisi de la contestation ensuite du refus opposé par le bailleur à la demande de renouvellement a déclaré cette demande « nulle pour violation de l'article 14 de la loi sur les baux commerciaux » et « condamné [la première défenderesse] à restituer les lieux ». Dès lors qu'il résulte de ces énonciations que le dommage subi par les défendeurs consiste en la perte de toute possibilité d'obtenir le renouvellement du bail, l'arrêt ne justifie pas légalement sa décision de condamner le demandeur à réparer un dommage hypothétique consistant en la perte de la chance d'obtenir le renouvellement de ce bail « aux mêmes conditions ».

(99) Cass. 1^{re} civ., 21 novembre 2006, pourvoi n° 05-15.674.

(100) Cass. 1^{re} civ., 20 décembre 2012, n° 12-30.107 ; 16 janvier 2013, n° 12-14.439.

(101) Cour de cassation, chambre civile, SC7824-2016, 16 juin 2015, M.R. : Margarita Cabello Blanco.



la réparation de ce type de préjudice entre la juridiction ordinaire et la juridiction administrative, surtout en ce qui concerne la quantification dudit préjudice. Pour le Conseil d'État, l'indemnisation doit être proportionnelle au pourcentage de la possibilité perdue et le préjudice doit être prouvé⁽¹⁰²⁾. Toutefois, il considère que si cette quantification n'est pas possible mais que l'existence du préjudice est prouvée, le juge doit reconnaître le préjudice de manière abstraite en fixant les critères pour que la quantification soit effectuée par le biais d'une procédure incidente ou il doit prendre en compte des critères d'équité. De même, le Conseil d'État précise que s'il est techniquement impossible de prouver le pourcentage de probabilités perdues, le montant sera déterminé à titre exceptionnel à hauteur de 50 %. D'aucuns affirment donc que pour le Conseil d'État il n'est pas nécessaire que la possibilité perdue ait une probabilité suffisamment élevée pour être considérée comme vraie. En revanche, pour la Cour de cassation, la perte de tout espoir ne constitue pas une perte de chance : il est donc essentiel de prouver que la possibilité perdue avait une entité suffisamment haute et réelle pour empêcher la configuration du préjudice bénéfice attendu. Sa quantification est alors laissée à la discrétion du juge, sans qu'il existe un barème pour le fixer.

Enfin, le droit italien réserve également un accueil favorable à la perte de chance mais c'est la question de son évaluation, qui, comme pour le droit colombien, peut poser des difficultés. En effet, dans ce droit, la perte de chance est envisagée comme un dommage autonome, susceptible d'être compensé conformément aux articles 2056, 1223 et 1226 du Code civil. Ce préjudice est évalué en forme équitable, c'est-à-dire laissé à l'appréciation des juges non pas sur la base de règles précises mais selon l'équité, conformément à l'article 1226 du Code civil⁽¹⁰³⁾. Toutefois, l'existence d'un préjudice dû à une perte de chance doit résulter de « l'existence » objective et certaine de ces éléments qui permettent « de déduire, en termes de certitude ou de probabilité élevée et non de pure potentialité, l'existence d'un préjudice économiquement évaluable »⁽¹⁰⁴⁾. De même, les dommages dus à une perte de chance exigent la preuve d'une probabilité importante (ou non négligeable) de dépasser la sélection et certainement pas la simple possibilité de participer⁽¹⁰⁵⁾.

(102) Conseil d'État, Sentence 2000-00645, S. 3^a, 5 avril 2017, M.R. : Ramiro Pazos Guerrero.

(103) Cassation civile, Section III, 13 octobre 2016, n° 20630.

(104) Trib. section de Milan, 20 juillet 2012.

(105) Cass. civ., 25 août 2017, n° 20408.

Selon le droit applicable sur l'île Capitant, l'indemnisation de la perte de chance variera donc très sensiblement. La victime n'est pas assurée d'obtenir une reconnaissance de ce préjudice et s'il est reconnu, sa quantification est parfois incertaine. L'étude des postes de préjudices étant achevée, il nous reste à présent à observer les conséquences, en droit, du comportement fautif de la victime en l'espèce.

SYNTHÈSE

Difficile voire impossible reconnaissance de la perte de chance	Reconnaissance possible de la perte de chance
<ul style="list-style-type: none"> • Allemagne • Brésil 	<ul style="list-style-type: none"> • Belgique • Brésil • Colombie • France • Italie • Pays-Bas • Roumanie

§ 3. — *La prise en considération de la faute de la victime*

Le piéton victime n'est pas exempt de toute responsabilité dans la réalisation de son préjudice. Pour autant, sa faute peut-elle être retenue pour limiter la réparation de son préjudice ? Le système québécois, ici encore, se démarque sensiblement dans la réponse apportée à cette interrogation et dans son appréhension de la faute de la victime. L'article 5 L.a.a. prévoit expressément que la SAAQ indemnise la victime « sans égard à la responsabilité de quiconque ». En contraste avec le régime de droit commun qui gravite autour de la faute⁽¹⁰⁶⁾, celui-ci vise d'abord et avant tout à indemniser toutes les victimes d'accidents routiers ayant subi un préjudice corporel⁽¹⁰⁷⁾. Étant donné les objectifs de cette loi à caractère social, les tribunaux l'interprètent de manière large et libérale⁽¹⁰⁸⁾. Par

(106) Art. 1457 C.c.Q.

(107) Art. 2 L.a.a. Voy. : J.-L. BAUDOUIN, P. DESLAURIERS et B. MOORE, *La responsabilité civile*, 9^e éd., vol. 1, *Principes généraux*, op. cit., n° 1-1179.

(108) *Productions Pram inc. c. Lemay* [1992] R.J.Q. 1738 (C.A.) ; *Westmount (Ville de) c. Rossy*, 2012 CSC 30 ; *Godbout c. Pagé*, 2017 CSC 18 ; *Hôtel Motel Manic*

conséquent, la faute inexcusable, la faute lourde ou encore la faute intentionnelle de la victime ne la prive pas de son droit à l'indemnisation⁽¹⁰⁹⁾. En vertu du régime étatique québécois, dès que la victime satisfait aux critères d'admissibilité énoncés dans la L.a.a., il lui est prohibé d'intenter une poursuite civile⁽¹¹⁰⁾. En effet, l'article 83.57, alinéa 1, L.a.a. confère une immunité civile absolue aux personnes fautives qui sont à l'origine des blessures corporelles⁽¹¹¹⁾. Comme ce sont les automobilistes qui financent ce régime, qui leur garantit une protection juridique, il est primordial que son exclusivité soit préservée⁽¹¹²⁾. En l'espèce, le fait que le piéton était dans un état d'ébriété avancé n'a donc aucun impact sur l'établissement de l'existence du lien de causalité entre l'accident et le préjudice subi et donc sur l'indemnisation possible de la victime.

Si le droit français ne va pas jusqu'à effacer la notion de faute de la victime dans le régime spécial des accidents de la circulation, celle-ci peut être réduite à une peau de chagrin quand il est question d'une victime piétonne et de la réparation du préjudice corporel. En effet, rappelons l'importance de la distinction entre le préjudice corporel et matériel : pour le premier le droit spécial s'applique tandis que le second ne bénéficiera pas de cette faveur. Ainsi pour ce qui est de la réparation de l'ordinateur, le piéton pourrait se voir opposer sa faute, y compris une faute simple.

inc. c. Pitre, 2018 QCCA 895 ; Vaillancourt c. Blackburn, 2018 QCCA 896 ; Société de l'assurance automobile du Québec c. CA Transport inc., 2020 QCCA 355. En doctrine, voy. D. GARDNER, « L'interprétation de la portée de la Loi sur l'assurance automobile : un éternel recommencement », (2011) 52 *C. de D.*, 167.

(109) D. GARDNER, « La Loi sur l'assurance automobile : loi d'interprétation libérale ? », (1992) 33 *C. de D.*, 485, 511 ; D. GARDNER, « L'interprétation de la portée de la Loi sur l'assurance automobile : un éternel recommencement », *op. cit.*, 167, 186.

(110) Art. 83.57 L.a.a. : « Les indemnités prévues au présent titre tiennent lieu de tous les droits et recours en raison d'un préjudice corporel et nulle action à ce sujet n'est reçue devant un tribunal » (nous soulignons).

(111) *Godbout c. Pagé*, 2017 CSC 18, par. 35 ; D. GARDNER, « L'interprétation de la portée de la Loi sur l'assurance automobile : un éternel recommencement », in B. MOORE (dir.) *Mélanges Jean-Louis Baudouin*, *op. cit.*, p. 739 ; J. PERREAULT, *L'indemnisation du préjudice corporel des victimes d'accident d'automobile*, 4^e éd., *op. cit.*, pp. 12-14 ; J. PERREAULT, « Affaires *Godbout* et *Gargantiel* : la portée de l'immunité civile prévue à la Loi sur l'assurance automobile selon l'arrêt de la Cour suprême », in Service de la formation continue, Barreau du Québec, vol. 430, *Développements récents en matière d'accidents automobiles*, Cowansville, Éditions Yvon Blais, 2017, p. 179.

(112) D. GARDNER, « Splendeurs et misères des régimes d'indemnisation sans égard à la responsabilité », in T. BOURGOIGNIE (dir.), *Accidents thérapeutiques et protection du consommateur. Vers une responsabilité médicale sans faute au Québec ?*, Cowansville, Éditions Yvon Blais, 2006, p. 96.

Mais s'agissant du préjudice corporel, une autre distinction majeure doit être soulignée, celle entre la victime piétonne et la victime conductrice. Pour la victime conductrice, sa faute simple peut être retenue et réduire en partie ou totalement la réparation de son préjudice en vertu du pouvoir souverain des juges du fond. L'état d'ébriété peut alors être retenu comme une faute de la victime conductrice mais uniquement si cet état a contribué à la réalisation de son préjudice⁽¹¹³⁾. Mais la victime piétonne bénéficie d'une faveur particulière, réduisant le rôle de la faute à une portion extrêmement congrue. L'alinéa 1^{er} de l'article 3 de la loi du 5 juillet 1985 prévoit ainsi que « Les victimes, hormis les conducteurs de véhicules terrestres à moteur, sont indemnisées des dommages résultant des atteintes à leur personne qu'elles ont subi, 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 ». La caractérisation de cette faute inexcusable, définie comme une « faute volontaire d'une exceptionnelle gravité exposant sans raison valable son auteur à un danger dont il aurait dû avoir conscience »⁽¹¹⁴⁾ est extrêmement délicate à caractériser. À titre d'illustration, dans une affaire se rapprochant de notre cas, bien que le piéton se déplaçait « hors agglomération, sur une route dépourvue d'éclairage, à une heure de fréquentation importante, habillé de sombre, de nuit et par temps pluvieux » et en état d'ébriété, la faute inexcusable n'avait pas été retenue⁽¹¹⁵⁾. Plus récemment, la Cour de cassation a confirmé cette analyse en excluant une telle faute dans une affaire impliquant deux cyclistes qui ont volontairement emprunté, de nuit, la route départementale au lieu de la piste cyclable pour rentrer plus vite, alors qu'ils connaissaient les lieux, qu'ils avaient conscience du danger et qu'ils circulaient sur des vélos dépourvus de tout éclairage ou d'équipement lumineux ou réfléchissant⁽¹¹⁶⁾ tandis qu'elle l'a tout de même retenue pour l'opposer aux ayants droit d'une victime non conductrice décédée qui au moment de l'accident « se tenait debout à côté de sa voiture, stationnée en bon état de marche, sur un refuge où il se trouvait en sécurité, et s'est, sans raison valable connue, soudainement engagé à pied sur la chaussée de l'autoroute, à la sortie d'une courbe masquant la visibilité des véhicules

(113) Dans un revirement important l'Assemblée plénière de la Cour de cassation a ainsi considéré qu'en l'absence de rôle causal du conducteur de motorcycle dans la réalisation de l'accident, son seul état d'ébriété ne pouvait être retenu pour conduire à la réduction de la réparation de son préjudice (Cass. ass. plén., 6 avril 2007).

(114) Cass. 2^e civ., 20 juillet 1987, 11 arrêts.

(115) Cass. ass. plén., 10 novembre 1995, n° 94-13.912.

(116) Civ. 2^e, 28 mars 2019, n°s 18-14.125 et 18-15.855



arrivant sur les voies, devant un ensemble routier circulant sur la voie de droite à la vitesse autorisée et n'ayant pas disposé d'une distance suffisante pour l'éviter »⁽¹¹⁷⁾. Il faut encore préciser une dernière particularité concernant la victime piétonne inscrite au cœur de la loi Badinter de 1985 : l'alinéa 2 de l'article 3 précité confère une protection particulière pour certaines victimes à savoir celles qui sont âgées de moins de seize ans ou de plus de soixante-dix ans, ou qui quelque que soit leur âge sont atteintes par un taux d'incapacité permanente ou d'invalidité au moins égal à 80 p 100 : pour ces personnes, dans tous les cas, et quel que soit leur comportement, elles ne peuvent se voir opposer une quelconque faute. Ainsi elles seront intégralement indemnisées.

En droit belge, l'existence d'un régime spécial, comme en France, conduit également à une protection accrue de la victime usager faible. En cas de recours à l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989, la victime même *fautive* se verra presque toujours indemnisée. Son ivresse pouvant être qualifiée de faute au sens civil, voire pénalement, ne fera en principe pas obstacle à l'indemnisation des dommages couverts par le système de l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989. En effet, une seule exception à l'indemnisation a été introduite à l'article 29bis par la loi du 19 janvier 2001 : il s'agit de la faute volontaire de la victime de plus de 14 ans, à savoir la faute par laquelle la victime a non seulement recherché l'accident mais également ses conséquences⁽¹¹⁸⁾. Dans la pratique cette définition restrictive vise l'hypothèse du suicide d'une personne de plus de 14 ans⁽¹¹⁹⁾. La seule ivresse ne correspond pas à cette définition⁽¹²⁰⁾. Sur ce point le système particulier est plus avantageux que le recours au droit commun. En effet, en cas d'application du droit commun de la responsabilité civile la faute de la victime, au sens des articles 1382 et s. C. civ., condition *sine qua non* du dommage, entraînera un partage de responsabilité. La victime n'obtiendra pas réparation intégrale de son dommage⁽¹²¹⁾. Il n'est question de partage

(117) Civ. 2^e, 28 mars 2019, n° 18-15.168.

(118) J. ACOLTY, A. CALVAER et H. DE RODE, « L'indemnisation des usagers faibles de la circulation », in *Préjudice, indemnisation et compensation*, Limal, Anthemis, 2012, pp. 17-19.

(119) Parl. St. Kamer. 1999-2000, n° 210/1, 5.

(120) Cass., 18 juin 2007, C.05.0058.F. Voy. égal. la critique formulée à l'encontre d'un arrêt se prononçant sur la tentative d'évasion d'un véhicule de police par une personne ivre : J. L. FAGNART, « Article 29bis : vingt ans de controverses », *op. cit.*, p. 111, n° 136.

(121) Cass., 25 janvier 2002, C.00.0068.F ; Cass., 5 septembre 2003, C.01.0602.F-C.010604.F ; Cass., 8 juin 2009, C.08.0568.N. Le fondement de ce partage de responsabilité est controversé en droit belge. Il a été dit que la faute de la victime peut

de responsabilité qu'en cas de *faute*⁽¹²²⁾ de la victime en lien *sine qua non* avec le dommage⁽¹²³⁾. Au niveau de la contribution à la dette on ne s'écarte pas des principes puisque le partage se fera en fonction de la contribution des fautes respectives dans la réalisation du dommage⁽¹²⁴⁾.

À l'inverse aux Pays-Bas comme en Allemagne, la faute de la victime peut être reconnue et conduire à limiter la réparation du préjudice. Le droit allemand accorde une place importante au comportement de la victime dans la détermination de la réparation de son préjudice. Cette faute — *Mitverschulden* — est reconnue par l'article 254 BGB. La faute de la victime influe sur la portée de la responsabilité de l'auteur et peut conduire à une exonération totale de responsabilité. Dans le cas d'un accident de la route, la faute de la victime ne peut normalement pas exonérer complètement le conducteur d'un véhicule, étant donné qu'il assume le risque opérationnel du véhicule (art. 18, al. 3, 17, StVG) qui s'explique par la responsabilité sans faute prouvée que le droit allemand impose aux conducteurs et détenteurs d'un véhicule⁽¹²⁵⁾. Il en résulte qu'un automobiliste assume toujours une part de responsabilité plus importante qu'un piéton, même si la collision entre les deux n'est la faute ni de l'un ni de l'autre. Toutefois, le conducteur peut être complètement exonéré de sa responsabilité si la faute de la victime est tellement importante qu'elle prime sur le risque opérationnel de la voiture. À titre d'illustration, on peut évoquer l'hypothèse dans laquelle le piéton est dans un tel état d'ébriété qu'il n'est plus en mesure de circuler sur la voie publique sans présenter un danger pour les autres usagers. Cette solution a été ainsi retenue par l'*Oberlandesgericht Hamm* dans le cas d'un jeune homme

interrompt le lien causal entre la faute concurrente de l'auteur et le dommage. D'autres y voient une exception à l'obligation *in solidum* en cas de faute concurrente de la victime : Comp. p. ex. H. BOCKEN et I. BOONE, « Causaliteit in het Belgische recht », *TPR*, 2002, afl. 4 (1625), 1655-1657, n^{os} 30-31 ; S. STIJNS, *Leerboek Verbintenissenrecht*, boek 1bis, Brugge, die Keure, 2013, 111, n^o 143. Voy. aussi J.-L. FAGNART, *La causalité*, Waterloo, Kluwer, 2009, 276, n^o 547.

(122) Des faits qui ne qualifient pas comme faute ne peuvent mener à un partage de responsabilité : Cass., 9 décembre 2009, P.09.1416.F.

(123) Exception est faite à ce principe de partage de responsabilité en cas de faute non intentionnelle de la victime et de faute intentionnelle de l'auteur. Ce sur la base du principe *fraus omnia corrumpit*.

(124) Cass., 5 septembre 2003, C.01.0602.F-C.010604.F ; Cass., 26 septembre 2012, P.12.0377.F.

(125) Il s'agit, plus précisément, d'une responsabilité pour faute présumée du conducteur (art. 18 StVG) et d'une responsabilité stricte du détenteur du véhicule (art. 7 StVG). Voy. *supra*, MünchKommBGB-Oetker, 8. Aufl. 2019, § 254 BGB Rn. 5.

qui, ayant 2,5 grammes d'alcoolémie dans le sang, est tombé au milieu de deux essieux d'une semi-remorque en train d'accélérer⁽¹²⁶⁾. Selon l'*Oberlandesgericht Jena*, cela s'applique également à un piéton qui a essayé de traverser une route très fréquentée, alors que son test révélait 2 grammes d'alcoolémie⁽¹²⁷⁾. En l'espèce, la responsabilité du conducteur dépend alors de l'état de la victime ainsi que des autres circonstances, par exemple de la vitesse de la voiture et de la visibilité de la victime.

En droit brésilien, la faute de la victime joue également un rôle important : une faute commise exclusivement par la victime rompt le lien de causalité en supprimant l'obligation d'indemnisation due par le conducteur. De la même manière, l'article 945 du Code civil prévoit que si la victime a commis une faute ayant concouru à l'accident, l'indemnisation sera fixée en tenant compte de la gravité de chaque faute dans la survenance de ce dernier⁽¹²⁸⁾. Dans le cas étudié, si l'on considère que la victime est tombée sur la route en raison de son état d'ébriété, contribuant de manière substantielle au préjudice subi, deux hypothèses peuvent être envisagées : soit on considère le comportement de la victime comme la seule et unique cause de l'accident, ce qui revient à écarter la responsabilité du conducteur, soit on considère que son comportement a contribué à l'accident, ce qui a pour effet de diminuer l'indemnisation due en raison de la participation de la victime à l'accident à travers sa faute. Cependant, la jurisprudence brésilienne, en matière d'accident de circulation, semble présumer la faute du conducteur qui a violé le code de la route, lui attribuant la charge de prouver que la conduite de la victime a contribué à la réalisation de l'accident⁽¹²⁹⁾.

Le droit colombien se montre également sévère à l'égard de la victime en retenant sa faute qui agit alors sur le lien de causalité. Si la faute de victime est exclusive, elle permet une exonération totale. En présence d'une faute de la victime qui ne présente pas un caractère exclusif, une exonération partielle pourra être retenue, se traduisant par une réduction de l'indemnisation. Comme un auteur colombien l'a souligné, la prise en compte de l'intervention de la victime s'expliquerait par le fait que celui qui, avec son comportement, a eu une incidence dans la production

(126) OLG Hamm, NJW-RR 2015, 1061.

(127) OLG Jena, NJW 2018, 77.

(128) STJ, REsp 1749954/RO, Rapporteur Juge Marco Aurélio Bellizze, Troisième assemblée, jugé le 26 février 2019, DJe 15 mars 2019.

(129) Article 945 : Si la victime est coupable d'avoir concouru au fait dommageable, son indemnité sera fixée en tenant compte de la gravité de sa culpabilité par rapport à celle de l'auteur du dommage.

du dommage subi par lui-même, doit assumer les conséquences de son comportement⁽¹³⁰⁾. L'article 2357 du Code civil, disposant que « l'appréciation du dommage est sujette à réduction, si celui qui l'a subi y a été imprudemment exposé » sert de fondement à cette position. Malgré la référence faite par le législateur à l'*imprudencia* commise par la victime, ce qui laisserait entendre que le fait de la victime devrait être fautif, la jurisprudence colombienne⁽¹³¹⁾ et une partie importante de la doctrine⁽¹³²⁾ considèrent qu'un tel fait ne doit pas être nécessairement fautif. Pour cette raison, en droit colombien, on se réfère plutôt au fait de la victime. En outre, la jurisprudence précise que pour que le fait de la victime puisse être pris en compte afin d'exonérer partiellement ou totalement le responsable, le comportement de la victime doit être imprévisible et irrésistible, autrement dit, présenter les caractères de la force majeure⁽¹³³⁾. En l'espèce, compte tenu de l'état d'ébriété avancé d'Henri, à l'origine de sa chute sur la chaussée, on pourrait envisager une exonération totale en faveur du conducteur du véhicule qui l'a percuté, en arguant que le fait de la victime a été la cause exclusive du préjudice. Si la chute d'Henri sur la chaussée présente les caractères de la force majeure, une exonération totale peut être envisagée. En défense de ses intérêts, Henri pourrait toutefois arguer que le conducteur était par exemple en excès de vitesse et qu'en raison d'un tel excès, il n'a pas pu l'éviter. Dans cette dernière hypothèse, une exonération partielle serait envisageable.

Comme pour le droit colombien, la faute de la victime peut avoir des conséquences sur la réparation de son préjudice en droit roumain. En effet, dans ce droit, le rôle de la faute de la victime dans la responsabilité civile délictuelle se dégage de la combinaison de plusieurs textes du Code civil actuel, dont l'interprétation ne fait pas l'objet d'une lecture unanime par la doctrine. On pourrait ainsi craindre que ces incertitudes du droit commun de la responsabilité rejaillissent sur la réparation des victimes des accidents de la circulation, la victime devant agir en vertu des règles prévues par le Code civil. La situation est pourtant simplifiée dans la pratique. La loi sur les assurances civiles obligatoires RCA

(130) H. PATINO, « Las causales exonerativas de responsabilidad », *Revista de Derecho Privado*, n° 20, enero-junio de 2011, p. 378.

(131) Cour de cassation, Chambre civile, SC2107-2018, 12 juin 2018, M.R. : Luis A. Tolosa Villabona, spéc. p. 36.

(132) H. PATINO, « Las causales exonerativas de responsabilidad », *op. cit.*, pp. 388 et s.

(133) Cour de cassation, Chambre civile, SC2107-2018, 12 juin 2018, M.R. : Luis A. Tolosa Villabona, spéc. p. 34 ; H. PATINO, « Las causales exonerativas de responsabilidad », *op. cit.*, p. 392.

prévoit la limitation de la responsabilité en cas de faute concurrente de la victime à hauteur du préjudice imputable au responsable⁽¹³⁴⁾, sans distinguer selon le fondement de la responsabilité invoqué. Le fait de traverser d'une manière illégale, de circuler sans ceinture de sécurité ou sans casque peut ainsi conduire à une exonération partielle ou même totale du conducteur du véhicule impliqué dans l'accident. En fonction des circonstances de la chute du piéton enivré (cause exclusive ou faute contributive), dans le cas d'espèce, on parlera de diminution de la responsabilité ou d'exonération totale. Dans le cas de fuite du conducteur qui reste non identifié, l'indemnisation payée par le BAAR, concernant en principe seulement les préjudices corporels, ne connaît pas de dispositions spéciales sur la faute de la victime⁽¹³⁵⁾, ce qui renvoie cette question au droit commun.

Enfin, en droit italien, la faute de la victime joue un rôle particulier qu'il convient de souligner. En effet, elle peut conduire à écarter la présomption de faute qui pèse sur le conducteur. En théorie, le lien de causalité entre la circulation du véhicule et l'événement dommageable n'est pas remis en question par le comportement imprévisible de la partie lésée⁽¹³⁶⁾. Mais le croisement des plans subjectif et objectif peut être à l'origine d'incertitude : le comportement anormal de la victime peut avoir des conséquences sur l'appréciation de l'élément subjectif ou sur le lien de causalité. Dans le premier cas, le comportement anormal et imprévisible du piéton, constitutif du facteur causal exclusif de l'accident, peut donner lieu à une preuve libératoire au titre de l'article 2054 du Code civil en ce qui concerne la responsabilité du conducteur du véhicule⁽¹³⁷⁾. Dans le deuxième cas, « l'anomalie du comportement du piéton [...], laisse croire que la présomption de responsabilité exclusive du conducteur a été dépassée » — comme elle est prévue *iuris tantum* par l'article 2054⁽¹³⁸⁾.

Les droits étudiés portent finalement un regard très différent sur la faute de la victime et sur les conséquences de celle-ci sur l'évaluation

(134) Art. 13 de la loi n° 132/2017.

(135) Pour l'accident causé par un véhicule non-assuré, le fait de monter dans la voiture en sachant que personne n'a conclu un contrat d'assurance RCA, exclut l'indemnisation par le fond.

(136) Sur le plan causal, la responsabilité de la circulation d'un véhicule est en soi une cause d'engorgement de la chaussée qui empêche le mouvement d'autres personnes (Cour constitutionnelle, 2 avril 1969).

(137) Trib. Genova, section II, 24 février 2015.

(138) Cass. civ., 18 novembre 2014, n° 24472.

de son préjudice. Pouvant aller de l'indifférence pour cette faute à une reconnaissance d'une faute totalement exonératoire, la victime piétonne pourra en l'espèce souhaiter que le droit québécois, français ou belge s'applique par préférence aux autres droits afin d'obtenir la meilleure indemnisation possible quel que soit ici son comportement.

SYNTHÈSE

Pas de prise en compte	Difficile à retenir	Exonération partielle voire totale
<ul style="list-style-type: none"> • Québec 	<ul style="list-style-type: none"> • Belgique • France 	<ul style="list-style-type: none"> • Colombie • Brésil • Allemagne • Pays-Bas • Italie • Roumanie

Cette première section de l'étude, riche de ses disparités et de ses points de convergence, laisse finalement apparaître les différents regards portés sur le principe même de réparation, sur les relais en termes de solidarité existant dans les différents droits analysés, sur les différents postes de préjudice et enfin sur la place accordée à la faute de la victime. L'accident intervenu entre deux engins issus des nouvelles mobilités permet à présent de s'interroger sur les limites du droit positif en matière d'accidents de la circulation.

SECTION II. — L'ACCIDENT INTERVENU ENTRE DEUX TROTTINETTES ÉLECTRIQUES

Avant d'analyser la question particulière du régime applicable aux trottinettes électriques (§ 1), nous nous sommes intéressés, grâce au cas pratique soumis, à une question plus classique, celle de la réparation des revenus occasionnés par un travail non déclaré (§ 2).

§ 1. — *La réparation des revenus occasionnés par un travail non déclaré*

Les revenus occasionnés par un travail non déclaré peuvent-ils faire l'objet d'une réparation ? À cette interrogation, offerte par le cas étudié, les réponses pouvant être apportées divergent très sensiblement selon le droit applicable.

Pour certains systèmes juridiques, le refus d'indemnisation d'un tel préjudice est nettement affirmé. Tel est le cas en Belgique, où seule l'atteinte à un intérêt légitime est réparable. La Cour de cassation a ainsi pu juger que la perte de revenus obtenus dans le cadre d'un travail au noir ne peut être indemnisée⁽¹³⁹⁾. Il ressort de la jurisprudence de la Cour de cassation que l'intérêt doit être considéré comme illégitime lorsque l'action en réparation tend à reconnaître, maintenir ou consolider une situation illicite⁽¹⁴⁰⁾. De même, en droit français, le caractère de licéité est fréquemment exigé pour que le préjudice puisse faire l'objet d'une réparation. Ainsi tel n'est pas le cas du préjudice subi par un joueur impuissant à obtenir le paiement de ses gains en raison d'une interdiction de casino⁽¹⁴¹⁾ ou encore le préjudice de perte de rémunération provenant d'un travail dissimulé consécutif à un accident⁽¹⁴²⁾. La solution se retrouve également en droit allemand : il n'y a pas de dédommagement pour les bénéfices résultant des contrats interdits⁽¹⁴³⁾, y compris pour une consultation juridique non déclarée⁽¹⁴⁴⁾. En l'espèce, il est donc peu probable qu'Henri puisse obtenir réparation du préjudice qu'il a subi de ce chef si l'un de ces droits est applicable.

La position italienne est plus tempérée. En droit italien, d'une manière générale, le travailleur irrégulier conserve le droit à une rémunération selon la règle générale consacrée au deuxième alinéa de l'article 2126 du Code civil italien prévoyant que le salarié « a en tout état de cause le droit à une rémunération ». Cependant, le droit à la rémunération fait référence au travail déjà effectué et non au travail futur. Par conséquent,

(139) Cass., 14 mai 2003, P.02.1204.F.

(140) La question est complexe et sujette à controverse. Voy. R. JAFFERALI, « L'intérêt légitime à agir en réparation — Une exigence... illégitime ? », *J.T.*, 2012, pp. 253-264. Le projet de réforme du droit de la responsabilité extracontractuelle risque par ailleurs de nuancer les règles concernant la définition du dommage.

(141) Cass. 2^e civ., 22 février 2007, 06-10.131.

(142) Cass. 2^e civ., 24 janvier 2002, 99-16.576.

(143) BGH NJW 1976, 1883, 1885.

(144) BGH NJW 1974, 1374, 1376.

à moins qu'Henri ne procède au processus de régularisation de sa relation de travail, le droit à une indemnité demeure incertain.

De même, la jurisprudence colombienne, tant en matière de juridiction ordinaire que de juridiction administrative, reconnaît la possibilité d'une réparation de la perte de revenus occasionnée par un travail non déclaré pourvu qu'il ne s'agisse pas d'une activité illicite. Ainsi, le non-respect des obligations fiscales, par exemple, ne signifie pas que ces personnes ne puissent pas prétendre à une indemnisation des dommages occasionnés par l'impossibilité d'exercer leur activité professionnelle. Le fondement d'une telle position serait le principe de la réparation intégrale consacré à l'article 16 de la loi 446 de 1998. La difficulté sera de prouver que la victime exerçait une activité économique légale lui permettant d'obtenir un revenu économique. Dans ces hypothèses, la Cour de cassation⁽¹⁴⁵⁾ et le Conseil d'État⁽¹⁴⁶⁾ admettent la possibilité de prouver la perte de revenus, par exemple, par le biais de témoignages. De la sorte, Henri pourrait obtenir la réparation du préjudice consistant dans la perte de revenus occasionnée par son travail non déclaré pourvu qu'il arrive à le prouver lors du procès.

C'est cette même difficulté probatoire qui se retrouve dans le droit brésilien, qui ne s'oppose pas par principe à l'indemnisation d'une activité occulte. En effet, il est reconnu que l'acte illicite peut avoir des effets immédiats ou futurs, c'est-à-dire un manque à gagner consistant en la perte du gain escompté, la frustration de l'espérance de profit et la diminution potentielle du patrimoine de la victime. Les manques à gagner ne peuvent pas être simplement hypothétiques, imaginaires, mais doivent être basés sur une situation factuelle concrète, telle que la cessation de l'activité lucrative ou productive de la victime⁽¹⁴⁷⁾. Il faut toutefois démontrer les revenus déjà obtenus par l'exercice de l'activité. Dans ce cas, si l'accident de la route cause une blessure ou une atteinte à la santé, l'article 949 du Code civil mentionne que le manque à gagner est dû jusqu'à la fin de la convalescence, ce qui inclut les préjudices dus à la perte de la capacité de travail⁽¹⁴⁸⁾. Si la perte de la capacité de

(145) Cour de cassation, Chambre civile, 28 février 2013, R. : 11001-3103-004-2002-01011-01, M.R. : Arturo Solarte Rodríguez.

(146) Voy. pour une analyse d'ensemble : A.-P. HERNÁNDEZ SILVA, « Indemnización y compensación de perjuicios en la responsabilidad patrimonial del Estado », in *La responsabilidad Extracontractual del Estado*, Universidad Externado de Colombia, XVI Jornadas Internacionales de Derecho Administrativo, 2015, pp. 271-314, spéc. 280-283.

(147) S. CAVALIERI FILHO, *Programme de responsabilité civile*, 10^e éd., op. cit., p. 79.

(148) L'article 950 précise ainsi : « si une infraction entraîne un défaut pour lequel la personne lésée ne peut pas exercer son métier ou sa profession, ou si sa capacité de

travail est totale et permanente à la suite de l'accident de la route, une pension est fixée à vie⁽¹⁴⁹⁾.

En droit québécois la question de l'indemnisation du préjudice constitué par la perte de revenus non déclarés fait l'objet d'un débat. Cette divergence de solutions provient de la dualité des régimes d'indemnisation. D'une part, en vertu du régime de droit commun, l'article 1611 C.c.Q. prévoit que la victime est indemnisée pour la perte qu'elle a subie et le gain dont elle est privée. À cet égard, un auteur reconnaît « qu'on ne peut restreindre la notion de perte subie [...] aux seuls revenus qui ont fait l'objet d'une déclaration fiscale »⁽¹⁵⁰⁾. Cependant, la jurisprudence et la doctrine nous enseignent que lorsque les revenus ne sont pas déclarés aux autorités fiscales, le fardeau de la preuve du demandeur est alourdi. En effet, ce dernier doit alors établir « l'existence réelle de ses revenus »⁽¹⁵¹⁾. Selon un auteur, cette position est justifiée, car « les revenus non déclarés au fisc se situent à la limite du préjudice indemnisable »⁽¹⁵²⁾. La Cour d'appel a déjà souligné que les indemnités accordées pour compenser la perte de gain doivent refléter la réalité⁽¹⁵³⁾. D'autre part, si la L.a.a. s'applique (ce qui n'est plus le cas pour les trottinettes électriques⁽¹⁵⁴⁾), les revenus non déclarés sont indemnisables en principe⁽¹⁵⁵⁾. En ce sens,

travail diminue, l'indemnité, outre les frais de traitement et le manque à gagner jusqu'à la fin de la convalescence, comprend une pension correspondant à l'importance du travail pour lequel il est devenu inapte ou à la dépréciation qu'il a subie ».

(149) F. TARTUCE, *Manuel de responsabilité civile*, volume unique, Rio de Janeiro, forensique, São Paulo, Méthode, 2018, pp. 1.150-1.151.

(150) D. GARDNER, *Le préjudice corporel*, 4^e éd., Cowansville, Éditions Yvon Blais, 2016, n° 480. Voy. aussi : J.-L. BAUDOUIN, P. DESLAURIERS et B. MOORE, *La responsabilité civile*, 9^e éd., vol. 1, *Principes généraux*, *op. cit.*, nos 1-365.1.

(151) P. DESLAURIERS et E. PREVILLET-RATELLE, « L'indemnisation résultant d'un préjudice corporel », in Collection de droit 2020-2021, *Responsabilité*, vol. 5, Montréal, Éditions Yvon Blais, 2020. Voy. en jurisprudence : *Lessard c. Norgroupe, compagnie d'assurances générales* [2000] R.R.A. 820 (C.S.) ; *Lamontagne c. Larouche*, 2006 QCCS 655 ; *Rodrigue c. Lemieux*, 2013 QCCS 6101.

(152) D. GARDNER, *Le préjudice corporel*, 4^e éd., *op. cit.*, n° 480.

(153) *Raymond c. Commission des affaires sociales et als.*, n° AZ-94011618 (C.A.). Pour un exemple récent, voy. *Procureur général du Québec c. P.F.*, 2020 QCCA 1220, par. 97 : « le travail au noir ne doit pas être considéré pour établir le « revenu brut » d'une victime d'un acte criminel ».

(154) Art. 10, al. 1, (5), L.a.a.

(155) D. GARDNER et A. LAREAU, « Le difficile arrimage de la Loi sur l'assurance automobile avec les lois fiscales et les régimes de sécurité sociale », (2001) 46 *R.D. McGill* 373, 382 ; J. PERREault, *L'indemnisation du préjudice corporel des victimes d'accident d'automobile*, 4^e éd., *op. cit.*, p. 372.



la jurisprudence fait preuve d'un certain laxisme en matière d'accidents de la route⁽¹⁵⁶⁾, une tendance qui est cependant difficilement conciliable avec la sévérité des autorités fiscales. Quoique cette position soit critiquable, théoriquement, le défaut de déclaration des revenus ne fait pas obstacle à l'indemnisation par la SAAQ⁽¹⁵⁷⁾. En l'espèce, la réclamation de dommages-intérêts pour la perte de salaire non déclarés s'avéra difficile en vertu du régime de droit commun. En effet, pour obtenir réparation, Henri devra convaincre le juge que ses revenus provenant d'une activité de consultation juridique sont réels.

Henri rencontrera donc des difficultés certaines quant à l'indemnisation du préjudice lié à la perte de revenus non déclarés. Il risque fort au regard de certains droits de ne pouvoir obtenir aucune indemnisation alors qu'il devra veiller à démontrer l'existence réelle de ces revenus pour en obtenir la réparation dans d'autres systèmes juridiques. Reste encore qu'il faut pouvoir mobiliser un régime juridique pertinent au regard de la situation particulière : un accident intervenu entre deux trottinettes électriques.

Possible mais difficultés probatoires	Pas d'indemnisation
<ul style="list-style-type: none"> • Québec • Colombie • Brésil • Italie 	<ul style="list-style-type: none"> • France • Allemagne • Belgique • Roumanie

§ 2. — *La prise en considération contrastée par les différents droits d'un nouveau risque : l'accident de trottinettes*

Tous les pays se sont trouvés confrontés à une émergence rapide et peu organisée des engins de nouvelles mobilités du type « trottinette électrique ». On retrouve ainsi des similitudes quant à la construction progressive du droit sur cette question, mélange certain d'une mobilisation de l'existant et de la détermination progressive de nouvelles dispositions spécifiques.

Des dispositions prises dans l'urgence, pour encadrer la circulation de ces engins se retrouvent dans de nombreux droits. Le droit commun est

(156) *Ibid.*, 382.

(157) *Assurance-automobile* — 11 [1985] C.A.S. 473 ; *Assurance-automobile* — 39 [1988] C.A.S. 889 ; *Assurance-automobile* — 36 [1994] C.A.S. 637. Voy. en matière d'accidents du travail : *Cimon et Genois*, 2016 QCTAT 1171.

généralement mobilisé pour régir les accidents causés par ces nouveaux engins. Mais les limites de celui-ci conduisent à l'adoption de cadres juridiques locaux, quelquefois dans l'urgence, sans qu'une véritable réflexion sur la responsabilité civile émerge. C'est le cas de la Roumanie pays pour lequel une ordonnance d'urgence de janvier 2020 a modifié la loi sur la circulation sur les voies publiques, en établissant des règles concernant des limites d'âge, de vitesse, la circulation sur des pistes destinées aux bicyclettes, des contreventions, etc. Cette réglementation est complétée par des réglementations émises par les autorités locales (arrêtés municipaux). Le développement « d'encadrements régionaux » est aussi plébiscité au Brésil. En effet, en raison d'un accroissement des accidents impliquant des engins de nouvelle mobilité, l'administration publique essaye de proposer de nouvelles règles qui demeurent pour l'instant régionales tel, par exemple que le décret municipal de la ville de Sao Paulo⁽¹⁵⁸⁾. Dans la ville de Rio de Janeiro, il existe également un projet de loi (n° 462/2019) pour régler l'utilisation de ces engins. Ce mouvement d'encadrement juridique s'observe encore dans les villes de Curitiba, Porto Alegre, Distrito Federal, Belo Horizonte e Vitoria.

En Colombie il n'existe que deux directives du Secrétariat de la mobilité (Circulaire 006 du 12 décembre 2018 et Circulaire 011 du 5 août 2019) qui visent une fois encore à réglementer certains aspects problématiques occasionnés par l'augmentation de l'usage de ce type d'engin, tels que les endroits pour les garer, la vitesse à laquelle ils peuvent circuler, l'autorisation pour utiliser l'espace public, l'interdiction de circuler sur les trottoirs... Mais en cas d'accident, il n'existe aucun texte spécifique en matière de responsabilité civile. Le droit commun aurait ainsi vocation à s'appliquer. Cependant, la question se pose de l'application soit du régime général de caractère subjectif de l'article 2341 du Code civil fondé sur la faute ou du régime spécial de caractère objectif de l'article 2356 du Code civil fondé sur le risque, concernant des activités dangereuses telles que la conduite des véhicules à moteur, conformément à la position de la jurisprudence. À notre connaissance, la jurisprudence n'a pas encore eu l'occasion de se prononcer à ce propos. Cependant, et compte tenu des particularités de ce type d'engin, nous croyons qu'il existe de fortes probabilités que la Cour applique le régime objectif de l'article 2356 du C. civ.

(158) Le décret n° 58.750/19 prévoit un principe de responsabilité solidaire des entreprises mettant en location des véhicules de nouvelles mobilités en cas de dommage impliquant ces derniers.



Comme pour les droits précités, en France, des dispositions spécifiques, généralement sous forme d'arrêtés ou de décrets ont pu être adoptées⁽¹⁵⁹⁾ depuis l'accident d'Henri sur son île. Il s'agit davantage de précisions sur les conditions de circulation, le stationnement de ces véhicules, l'équipement de leurs conducteurs... Mais le droit de la responsabilité n'a pas fait l'objet de modifications particulières. Aussi, il convient légitimement de s'interroger : faut-il considérer ces engins comme des véhicules terrestres à moteur conformément à l'analyse précédemment développée et donc appliquer la loi Badinter de 1985 ? Une certaine divergence se révèle auprès des juridictions du fond et de la Cour de cassation et des critères liés à la vitesse de circulation de l'engin sont parfois retenus⁽¹⁶⁰⁾. Les acteurs clefs de ce secteur semblent pourtant considérer sans débat possible qu'il s'agit bien de VTAM et que les conducteurs de ces engins doivent dès lors être soumis à une obligation d'assurance, corollaire indispensable de l'application de la loi spéciale relative aux accidents de la circulation⁽¹⁶¹⁾. Malheureusement, la dernière proposition de loi portant réforme de la responsabilité civile exclut pour l'heure l'intégration des dispositions de la loi Badinter dans le Code civil, ne laissant pas présager de changements majeurs dans ce domaine⁽¹⁶²⁾. Une clarification aurait pourtant été souhaitable. Une véritable réflexion doit être menée pour régir la circulation de ces engins de nouvelles mobilités mais dans l'attente de celle-ci, le préjudice d'Henri sera sans doute réparé sur le fondement de la loi de 1985 telle que précisé précédemment.

(159) Voy. not. pour la réglementation de la circulation le décret n° 2019-1082 du 23 octobre 2019 relatif à la réglementation des engins de déplacement personnel.

(160) Voy. not. pour les hésitations de qualification CA Aix-en-Provence, 1^{re} chambre C, 5 avril 2018, n° 16/20828 ; pour l'ajout de critères contestables CA Nîmes, 23 février 2010, n° 08/00062 et CA, Aix-en-Provence, 23 novembre 2017, n° 16/19514. Voy. notre analyse « En roues libres : responsabilité civile et trottinette électrique », *Gaz. Pal.*, 25 juin 2019, n° 23, p. 16.

(161) Les assureurs vont en ce sens dans leur proposition tarifaire. De même, c'est ce qu'a pu rappeler le fonds d'indemnisation dans son communiqué du 13 janvier 2021 indiquant que dès lors, l'assurance était obligatoire pour ces engins, en ligne, https://www.fondsdegarantie.fr/wp-content/uploads/2021/01/CP_EDP-1.pdf.

(162) Dans la dernière proposition de loi visant à réformer le droit de la responsabilité civile, il est ainsi indiqué dans l'exposé des motifs que « les rapporteurs ont entendu dégager les axes les plus consensuels de la réforme, écartant certains sujets bloquants. Il en va ainsi, notamment, de l'intégration dans le Code civil des dispositions de la loi Badinter sur les victimes d'accidents de la circulation et de leur évolution ». *Proposition de loi portant réforme de la responsabilité civile*, n° 678, Enregistré à la Présidence du Sénat le 29 juillet 2020, Exposé des motifs, p. 4.

En Belgique, il faut également aborder la question des nouveaux modes de déplacement par une application par analogie du droit existant. Et comme pour le droit français, la question centrale est de savoir si le nouveau mode de déplacement, *in casu* la trottinette électrique, tombe ou non sous la définition de véhicule automoteur. De cette qualification découle l'obligation, ou non, de souscrire une assurance obligatoire, mais aussi l'application, ou non, du régime favorable de l'article 29*bis* de la loi du 21 novembre 1989. L'article 1^{er} de la loi du 21 novembre 1989 entend par véhicule automoteur « les véhicules destinés à circuler sur le sol et qui peuvent être actionnés par une force mécanique sans être liés à une voie ferrée ; tout ce qui est attelé au véhicule est considéré comme en faisant partie ». La première question à élucider est donc de savoir si la trottinette peut être actionnée par une force mécanique⁽¹⁶³⁾. À cette force mécanique est opposée la force animale ou la force humaine⁽¹⁶⁴⁾. La question est donc de savoir si le véhicule a la possibilité de se déplacer, c'est-à-dire de se mouvoir, par la seule force mécanique⁽¹⁶⁵⁾. Toutefois, depuis le 1^{er} juin 2019 une deuxième question doit être posée : celle de la vitesse maximale que peut atteindre le « véhicule ». En effet, la loi du 2 mai 2019⁽¹⁶⁶⁾ a précisé que certains véhicules, qui correspondent à la définition de véhicule automoteur au sens de l'article 1^{er} de la loi du 21 novembre 1989 étant actionnables par la seule force motrice, ne sont pas tenus de souscrire une assurance responsabilité civile obligatoire. Il s'agit des « véhicules automoteurs visés à l'article 1^{er}, alinéa 1^{er}, qui par la force mécanique ne dépassent pas 25 km/h ». Parallèlement, les conducteurs de ces véhicules (visés par ce nouvel article 2*bis* de la loi du 21 novembre 1989) ne sont pas, dans le cadre du régime spécial de l'article 29*bis*, considérés comme des conducteurs mais bien comme des usagers dits « faibles »⁽¹⁶⁷⁾. L'implication de cette modification législative a pour effet de déplacer

(163) C. VAN SCHOUBROECK, « Recente ontwikkelingen in het verzekeringsrecht », in *Inzichten in actueel aansprakelijkheidsrecht en verzekeringsrecht*, Mortsel, Intersentia, 2018, pp. 85-86, n° 29-30.

(164) H. DE RODE, « L'indemnisation des victimes faibles d'accidents de circulation », *op. cit.*, p. 22, n° 23.

(165) C. VAN SCHOUBROECK, « Recente ontwikkelingen in het verzekeringsrecht », *op. cit.*, pp. 85-86, n° 29-30 ; G. JOCQUE, « Verkeersongevallen en de gezinaansprakelijkheidsverzekering », *Journal des Juges de Police/ Tijdschrift van de Politierichters*, 2016, pp. 215-216, P. GRAULUS, « Een elektrisch aangedreven step is geen speelgoed », *Tijdschrift voor verzekeringen*, 2005, p. 518.

(166) *M.B.*, 22 mai 2019.

(167) L'article 29*bis* ayant également été modifié par la loi du 2 mai 2019.

la discussion. Il n'est plus question de savoir uniquement si la trottinette est autotractée mais bien de savoir si, même autotractée, la trottinette peut dépasser la vitesse autorisée de 25 km/h. Une analyse au cas par cas continue de s'imposer. Dans les faits cette législation réduit sensiblement le nombre de trottinettes électriques soumises à l'obligation de souscrire une assurance RC obligatoire⁽¹⁶⁸⁾. Il leur revient alors par prudence de souscrire une assurance responsabilité civile familiale ou d'une autre nature. Cette législation est toutefois vacillante. La Cour constitutionnelle vient en effet, sur question préjudicielle, de déclarer inconstitutionnelle l'alinéa premier de l'article 2*bis* de la loi du 21 novembre 1989 en ce qu'il tient compte du seul critère de la vitesse maximale (de 25 km/h) et non de la masse des véhicules⁽¹⁶⁹⁾. Peu après cet arrêt, le législateur a de son côté modifié⁽¹⁷⁰⁾ l'article 2 de la loi du 21 novembre 1989 en remplaçant son second alinéa par les termes suivants : « Restent soumis à l'obligation d'assurance visée à l'article 2, § 1^{er}, les véhicules automoteurs qui sont destinés à d'autres finalités que le simple déplacement⁽¹⁷¹⁾ ainsi que les cyclomoteurs de classe A (...) ». Cette nouvelle loi introduit donc un nouveau critère qui n'est toutefois pas le critère de la *masse* avancé par la Cour constitutionnelle. Il règne donc une certaine insécurité juridique et de nouveaux questionnements ne sont pas à exclure. Les questions de la finalité, de la vitesse ou de la masse font donc l'objet d'hésitation en droit français mais davantage encore en droit belge, sans que ces critères ne laissent envisager une facilité de leur mise en œuvre.

(168) De nombreux questionnements subsistent malgré tout, voy. p.e. V. PIRE, « La protection des utilisateurs d'engins de mobilité douce et des tiers lésés : La quadrature du cercle », *RGAR*, 2020, pp. 15670-15681 ; F. AUVRAY, P. GILLAERTS, I. SAMOY, C. VAN SCHOU BROECK, S. DE REY, C. BORUCKI et N. STOOBANTS, « Step by step: complexiteit verzekerd bij ongevallen met elektrische step », *De Juristenkrant*, septembre 2019, p. 13.

(169) C. const., 28 janvier 2021, n° 15/202 : « L'article 2*bis*, alinéa 1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989 "relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs", tel qu'il a été inséré par l'article 43 de la loi du 2 mai 2019 "portant dispositions diverses en matière d'économie", viole les articles 10 et 11 de la Constitution, en ce qu'il dispose que les véhicules automoteurs visés à l'article 1^{er}, alinéa 1^{er}, qui, par la force mécanique, ne dépassent pas 25 km/h, sont exonérés de l'obligation d'assurance visée à l'article 2, § 1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989 précitée, sans prendre en considération la masse de ces véhicules automoteurs ».

(170) Loi du 2 février 2021 portant dispositions diverses en matière d'économie, *M.B.*, 11 février 2021.

(171) Et qui ne dépassent donc pas la vitesse de 25 km/h : condition reprise à l'alinéa premier du même article 2.

Au contraire, le Québec, l'Italie et l'Allemagne ont pris le parti d'adopter des textes spécifiques pour préciser le régime juridique de ces engins du point de vue de la responsabilité civile. En effet, au Québec, la question majeure qui s'est posée est relative à l'intégration de ces engins de nouvelle mobilité dans la L.a.a. Au jour de la rédaction du cas pratique et donc de la réalisation fictive de l'accident, Henri aurait pu espérer se prévaloir de cette loi⁽¹⁷²⁾. La trottinette électrique pouvait être incluse dans la définition élargie de l'automobile (art. 1 L.a.a.) Étant donné le champ d'application de cette loi, Henri aurait pu être indemnisé par la SAAQ. Toutefois, l'état du droit a depuis changé. À présent⁽¹⁷³⁾, l'article 10 L.a.a., qui dresse une liste des automobiles qui sont exclues de la définition prévue à l'article 1 L.a.a., prévoit une nouvelle exception qui circonscrit désormais la couverture du régime. Cette exception⁽¹⁷⁴⁾ officialise l'exclusion d'une série d'automobiles qui auparavant entraient dans la définition élargie de l'automobile au sens de l'article 1 L.a.a., dont notamment la trottinette électrique. Par conséquent, Henri ne peut effectuer une réclamation auprès de la SAAQ, il devra donc se tourner vers le droit commun⁽¹⁷⁵⁾. Cela dit, comme il s'agit d'une collision entre deux trottinettes⁽¹⁷⁶⁾, l'article 113 L.a.a., qui vise autant le préjudice matériel⁽¹⁷⁷⁾ que corporel⁽¹⁷⁸⁾, s'applique en l'espèce. Comme le remarque un auteur, par le biais des articles 108 à 112, « si aucune faute ne peut être prouvée de part et d'autre et

(172) L'automobile est définie à l'article 1 L.a.a. : « tout véhicule mû par un autre pouvoir que la force musculaire et adapté au transport sur les chemins publics mais non sur les rails ».

(173) La modification législative est entrée en vigueur le 7 novembre 2019. Voy. *Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions*, LQ 2018, c 7.

(174) « 10. Nul n'a droit d'être indemnisé en vertu du présent titre dans les cas suivants : [...] 5° si le préjudice est causé par une bicyclette motorisée, une aide à la mobilité motorisée ou un appareil de transport personnel motorisé, tels que définis par règlement ». Voy. : *Règlement d'application de la Loi sur l'assurance automobile*, c. A-25, r. 1, art. 9.1.

(175) Art. 10, al. 2, L.a.a. Voy. à ce sujet : *Lapointe c. Bolduc*, 2018 QCCA 1617 ; D. GARDNER, M. TANCELIN et F. LEVESQUE, *Jurisprudence commentée sur les obligations*, 12^e éd., Montréal, Wilson & Lafleur, 2017, pp. 611, 613 et 614.

(176) Précisons que la particularité de ce cas réside en la présence de deux trottinettes. Or, la solution aurait été différente si l'accident impliquait une trottinette et une automobile qui n'est pas exclue à l'article 10 L.a.a. Selon ce dernier scénario, la victime bénéficierait alors de la couverture de la loi (art. 10(3) L.a.a.).

(177) Voy. art. 84 et s. L.a.a.

(178) *Bédard c. Royer* [2003] R.R.A. 1107 (C.A.), par. 42 : « le renvoi aux articles 108 et 109 (placé à l'article 10) devient inutile s'il ne règle que le paiement du préjudice aux biens puisque ces dispositions visaient déjà les dommages matériels. »

qu'aucune exonération n'est démontrée, la responsabilité sera partagée à parts égales entre les parties »⁽¹⁷⁹⁾.

En Italie, en ce qui concerne le régime de la circulation routière, les trottinettes ont été assimilées à des vélos⁽¹⁸⁰⁾. À condition de ne pas dépasser 500 watts de puissance et 25 km/h de vitesse, l'usage d'une trottinette n'impose pas la pose de plaques d'immatriculation, de détention de permis de conduire et de port du casque (hormis pour les mineurs). Comme pour les vélos, la souscription d'une assurance responsabilité civile n'est pas obligatoire. Toutefois, une précision s'impose sur ce dernier point. Depuis la loi n° 8 du 28 février 2020, l'article 4, paragraphe 3, oblige les communes à inclure, dans le cadre du service de location partagée du type « *free floating* », l'obligation, aux frais du concessionnaire, de souscrire une d'assurance pour l'exécution du service lui-même. En ce qui concerne l'accident entre trottinettes, l'assimilation aux vélos conduit à l'application du régime de responsabilité régissant les accidents de ces derniers⁽¹⁸¹⁾. Dans le cas où des doutes surgissent sur la dynamique de l'accident ou sur le respect des règles par le cycliste (ou conducteurs de trottinette), le principe du concours de culpabilité prévu par l'article 2054 du Code civil s'applique. Cet article précise qu'« en cas de collision entre véhicules, on suppose, jusqu'à preuve du contraire, que chacun des conducteurs a également contribué à causer les dommages subis par les véhicules individuels ». Il appartiendra donc aux parties de démontrer l'absence de responsabilité. Dans certains cas, les conducteurs de trottinette peuvent éventuellement utiliser leur propre assurance personnelle de responsabilité civile. Le fait que le moteur de la trottinette soit en panne ne libère pas le conducteur de sa responsabilité, à moins qu'il ne prouve que le dommage ne résulte pas d'un défaut d'entretien ou de construction⁽¹⁸²⁾. Enfin, il est intéressant de souligner qu'un régime différent s'applique aux autres véhicules atypiques en matière de la micromobilité (qui s'appliquait auparavant aussi aux trottinettes). La loi n° 145 du 30 décembre 2018 a introduit une série de règles spécifiques à titre expérimental pour les dispositifs

(179) J.-S. D'AMOURS, « Accident causé par un véhicule hors route : l'application des présomptions prévues à la Loi sur l'assurance automobile au recours civil », in Service de la formation continue, Barreau du Québec, vol. 430, *Développements récents en matière d'accidents d'automobile*, Cowansville, Éditions Yvon Blais, 2017, p. 143, p. 154.

(180) Loi du 28 février 2020 n° 8 et en particulier son article 33bis amendement partiel du paragraphe 75 de l'article 1 de la loi n° 160 du 27 décembre 2019.

(181) Cass., n° 12524/2000, Trib. Lucca, n° 2226/2016.

(182) Cass. civ., 6 août 2004, n° 15179.

équipés de moteurs électriques de moins de 500 W, dont le choix de l'expérimentation relève du pouvoir des municipalités. L'article 33*bis* de la loi du 28 février 2020 a prolongé le délai d'expérimentation dans le domaine de la micromobilité exclusivement pour les *segways*, *hoverboards* et *monowheels*, ou dispositifs de mobilité personnels similaires. Dans ce cas, l'exigence de la tête électrique de la propulsion est déterminante pour l'application du régime expérimental.

Enfin, le droit allemand prévoit également un régime particulier pour les trottinettes électriques : l'ordonnance sur les petits véhicules électriques (*Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung*, EKF-VO). Son article 2, alinéa 1, (2), prévoit une assurance responsabilité obligatoire pour les trottinettes électriques. Cette assurance couvre tous les dommages causés aux tiers occasionnés par l'opération de la trottinette électrique. Henri peut alors saisir l'assurance de l'autre conducteur. Si l'autre conducteur ne peut pas être identifié, le fonds d'indemnisation prévu par l'article 12 de la Loi sur l'assurance obligatoire des détenteurs d'un véhicule (PflVG) peut être saisi. Toutefois l'ordonnance ne comporte pas de règles spécifiques en matière de responsabilité civile.

Textes spécifiques pour régir les accidents de trottinettes électriques	Pas de texte spécifique pour régir les accidents de trottinettes électriques
<ul style="list-style-type: none"> • Allemagne • Italie • Québec 	<ul style="list-style-type: none"> • Belgique • Brésil • Colombie • France • Roumanie

CONCLUSION

On l'aura compris, sur son île, Henri fait face au champ étendu des possibles juridiques. La résolution de ce cas était un prétexte à une réflexion plus large portant sur les règles d'indemnisation applicables aux accidents de la circulation dans différents systèmes juridiques. En particulier, la dernière partie de l'étude aura révélé les difficultés posées par l'intégration des engins de nouvelles mobilités. La richesse du droit comparé s'impose ainsi pleinement puisqu'il n'est plus alors seulement question d'envisager les droits positifs mais aussi l'avenir de ces droits.