

LA RESPONSABILITÉ À L'ÉPREUVE DES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION

ÉTUDE COMPARÉE

Responsibility for traffic accidents comparative study

BADI – BOUKEMIDJA Nadjiba.

BADI – BOUKEMIDJA Nadjiba.

Faculté de droit , Université Alger -1-
Algérie.

Faculty of Law, University of Algeria -1-
Algeria.

E-mail : n.boukemidja@univ-alger.dz

E-mail : n.boukemidja@univ-alger.dz

Date de soumission: 16/08/2019 **Date d'acceptation:** 10/10/2019

ABSTRACT:

ملخص باللغة العربية:

Currently road accidents are increasing significantly in Algeria. This caused significant damage to the victims, ranging from psychological and physical damage to death. This has resulted in a binding claim of rights, such as a claim for compensation by the injured party or right holders.

شهدت حوادث المرور في الفترة الأخيرة ارتفاع غير مشهود في الجزائر. مما سبب أضرار كبيرة للضحايا، بداية بالأضرار النفسية والجسمانية، وإلى غاية الوفاة. الأمر الذي ترتبت عنه إلزامية المطالبة بالحقوق، مثل المطالبة بالتعويض من طرف المتضرر، أو من طرف أصحاب الحقوق.

Keywords: Traffic accidents, responsibility, protection, compensationn, insurance, sanction.

كلمات مفتاحية: حوادث المرور، المسؤولية، الحماية، التعويض، التأمين، الجزاء.

Introduction:

L'expansion de l'automobile n'a cessé de s'accroître. Celle-ci est parmi les domaines qui ont connu les progrès des plus significatifs durant ces dernières années. Le parc automobile s'est agrandi, de nouvelles marques de véhicules, de plus en plus sophistiquées, sont apparues de même que les voies de communication ont été multipliées et modernisées. Ces avancées louables ont malheureusement conduit à une multiplication corrélative des risques que courent les personnes et les biens dans leurs activités quotidiennes. C'est ainsi qu'elles ont eu comme conséquences fâcheuses l'accentuation du phénomène des accidents de la circulation, surtout en ce qui concerne ceux causés par les véhicules terrestres à moteur. Les victimes elles aussi se sont multipliées et diversifiées ¹.

Des conséquences majeures émanent des accidents de la circulation, et souvent pour une longue période – voire à vie, et bien au-delà de leur seul état de santé. Il s'avère même que beaucoup de personnes n'ayant été que légèrement (ou pas) blessées lors d'un accident de la route peuvent souffrir de nombreuses difficultés et ce, même sur le long terme ².

D'ailleurs, l'insécurité routière demeure un grand problème auquel l'Algérie est confronté, entre d'une part, une motorisation croissante, signe de bien-être et de progrès économiques et social et d'autre part, une insécurité routière fortement élevé, voire alarmante, notamment cette période .

1 Hubert DIE KOUENEYE, *Le conducteur victime dans le droit des accidents de la circulation*, Thèse droit judiciaire, Université de Dschang Cameroun – 2006, p 32.

2 Jean-Christophe MEUNIER et Emmanuelle DUPONT, *Conséquences des accidents de la route pour les victimes*, Institut Belge pour la Sécurité Routière, 2017, p 06.

D'une année à l'autre le nombre d'accidents ne cesse d'accroître. Il en est de même du nombre de tué de plus de 4 000 personnes, 60 000 blessés et des dommages matériels en 2015.

Et même selon les statistiques de l'OMS, chaque année, 1,3 million de personnes perdent la vie dans les accidents de circulation, et de 20 à 50 million de blessés à différents degrés de gravité, dont 90% dans les pays en développement.

Cette situation donne obligatoirement naissance au mécanisme de double qualification qui caractérise tout régime de responsabilité.

Ainsi, tout comme la dualité de la responsabilité, qui peut revêtir deux formes: civile et pénale. Toutefois quel est le fondement de ces responsabilités, en matière d'accidents de la circulation ?.

La réponse à la problématique impose le plan suivant :

- **Première partie** :La responsabilité civile résultant des accidents de la circulation.
- **Deuxième partie** :La responsabilité pénale liée aux accidents de la circulation..

LA PREMIÈRE PARTIE:

La responsabilité civile résultant des accidents de la circulation

Le code civil algérien promulgué en 1975 ¹, sous l'ère de l'édification de la société socialiste et au moment où l'objectivation du droit est à l'ordre du jour, est resté très proche du code civil français, marqué pourtant par un individualisme excessif. Il en est ainsi, notamment, en matière de droit des obligations et spécialement les règles de la responsabilité civile. En effet, l'article 124 du Code civil algérien énonçait dans sa version originale:

1 Ordonnance n° 75-58 du 26 September 1975 Portant code civil, J.O.R.A. n° 78 du 30-09-1975, p 818.

«Tout fait quelconque de l'homme qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé, à la réparer». N'est-ce pas là une reprise de l'article 1382 du Code civil français. S'il est vrai, qu'au plan de la forme, le législateur Algérien s'est démarqué du législateur français, il n'en n'est rien quant au fond.

La non intégration, d'ailleurs, des dispositions de l'ordonnance n°74- 15 du 30 janvier 1974 relative à l'obligation d'assurance des véhicules automobiles et au régime d'indemnisation des dommages ¹ dans le Code civil, pourrait s'expliquer par le désir du législateur algérien de préserver l'harmonie de cet ensemble de règles régissant la responsabilité civile. Ainsi, dans sa conception générale, notre système de responsabilité civile est identique à celui du droit français, de sorte que les observations formulées à l'égard de l'un le sont également pour l'autre².

Pour cela, de nombreux pays on fait recourt à des méthodes et on eut des approche diverses au problème, la plus marquante d'entre elle et l'approche française, c'est ainsi que la jurisprudence française a joué un rôle « politique » et ceux par l'arrêt DESMARES où la cour de cassation a donné un ultimatum au législateur et l'a obligé à changer la loi en la matière et ceux pour sauvegarder l'intérêt des victimes, suite à cela, la loi n°85-677 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à

1 En dehors des dommages « matériels » - qui concernent par exemple les dégâts occasionnés à la voiture – la victime peut bien évidemment faire valoir les dommages « corporels » qui « se subdivisent en «dommages moraux» et en «dommages patrimoniaux ou économiques».

- Jean-Christophe MEUNIER et Emmanuelle DUPONT, op.cit , 2017, p 33.

2 Ali FILALI, *L'émergence d'un nouveau droit de l'indemnisation des dommages corporels*, Université d'Alger 1, 2012, p. p 09-10.

l'accélération des procédures d'indemnisation, dite la loi Badinter, cette loi a suscité beaucoup de débat, mais elle n'aurait pas fait surface sans cette jurisprudence qui a instauré le régime du « tous ou de rien » en rejetant toutes les causes d'exonération qui n'ont pas les caractères de la force majeure.

C'est vrai que les juges ont provoqué le législateur pour adopter cette loi mais cette réforme n'était pas non plus le produit d'une année ou deux, au contraire, cette réforme trouve ces racines dans les années 60 où le ministre de la justice de l'époque a accepté l'idée et le Professeur André Tunc avait élaboré un premier avant-projet de législation de sécurité routière, suite à l'influence corporative cet avant-projet n'a jamais vu le jour, jusqu'à 1981 où il fera surface mais défaut d'influence corporative encore une fois il est enterré.

La suite bien sûr c'est la jurisprudence qui intervient par son « Arrêt Desmares », en suite le parlement adoptera la loi n° 85-677 du 05/07/1985, « cette loi nouvelle traduit un changement de perspective : Elle parle de victime et non plus comme le code civil de responsable »¹.

Certaines législations, comme la loi égyptienne et la loi koweïtienne, autorisent l'action directe contre l'assureur et prescrivent l'inopposabilité des stipulations restrictives du contrat d'assurance à la victime.

D'autres prévoient même la possibilité de mettre en cause l'assureur devant les juridictions répressives. Le domaine des accidents de la circulation fournit un autre exemple de socialisation des risques, mais de socialisation directe cette fois.

En effet, certains pays, comme le Koweït, ne se sont pas contentés d'imposer une assurance de responsabilité, mais ont également institué un fonds de garantie similaire à celui qui existe en France afin d'indemniser les victimes en l'absence d'assurance. Les mesures tendant à favoriser l'indemnisation des

1 Hubert DIE KOUENEYE, op. cit ,p 32.

victimes d'accidents de la circulation n'ont pas, de manière générale, dépassé ce stade. Rares sont en effet les pays qui se sont dotés d'une loi spécifique. Dans la majorité des Etats arabes du Proche-Orient les textes relatifs à la responsabilité du fait personnel, du fait des choses et du fait d'autrui sont, à ce jour, appliqués en matière d'accidents de la circulation afin de déterminer le responsable dont l'assureur devra finalement supporter l'indemnisation ¹.

La loi française du 5 juillet 1985² est donc importante, car elle marque, historiquement, l'apparition en droit français d'une deuxième voie de réparation des dommages, à côté de la responsabilité civile pour faute (C. civ. art. 1382 et 1383) et du fait des choses (C. civ. art. 1384, alinéa 1), celle de l'indemnisation. Avec les fonds d'indemnisation, l'obligation civile de réparation, qui, dans le droit de la responsabilité pèse sur une personne (le responsable) envers une autre (la victime du dommage), se transforme en un devoir de solidarité qui impose à la collectivité l'indemnisation de certains dommages survenus dans des circonstances bien déterminées. Ce n'est plus de la responsabilité civile.

La loi de 1985 sur les accidents de la circulation est cependant un régime encore hybride, intermédiaire entre la responsabilité et l'indemnisation.

La nouveauté c'est qu'il ne s'agit pas ou plus d'un régime de responsabilité car on ne retrouve pas la structure et le mécanisme d'un tel régime. Les constantes de la responsabilité civile que sont l'existence d'un fait générateur de la

1 Slim HADI, *la responsabilité civile dans les pays arabes du Proche-Orient à l'aube du troisième millénaire*, publication Beyrouth 2001, p 17.

2 La loi no85-677 du 5 juillet 1985 tendant à l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation. (JO du 6 juillet 1985), rectifiée par. Loi n° 85-1097 du 11 octobre 1985, article 9 (JO du 15 octobre 1985).

responsabilité ¹, d'un dommage et d'un lien de causalité unissant les deux, auxquelles s'ajoute la condition négative de l'absence de causes d'exonération, partielle ou totale, font défaut. On ne retrouve pas non plus le mécanisme de double imputation qui caractérise tout régime de responsabilité: imputation causale du dommage au fait générateur dans un premier temps, puis imputation du dommage au responsable désigné par référence au fait générateur et au fondement de la responsabilité, ensuite.

Elle se contente ainsi d'une implication d'un véhicule terrestre à moteur dans un accident de la circulation sans exiger un lien de causalité avec le dommage subi par la victime. Elle admet également une indemnisation intégrale de la victime alors même que celle-ci aurait commis une faute qui serait la cause exclusive de son dommage², dans le but d'indemniser les victimes les plus faibles³.

Elle ne cherche pas un responsable, au sens de la responsabilité civile, mais un payeur : ce payeur, c'est l'assureur du conducteur du véhicule terrestre à moteur impliqué dans l'accident. On notera par ailleurs que si le conducteur du véhicule est inconnu ou n'est pas assuré ou si son assureur est partiellement ou totalement insolvable, l'indemnisation des dommages corporels (les dommages aux biens sont indemnisés dans des conditions plus restrictives et à condition que le conducteur soit identifié) est assurée par un Fonds d'indemnisation, le Fonds de garantie des assurances obligatoires⁴.

1 faute, fait d'une chose et fait d'autrui.

2 Et l'on voit bien ici la rupture avec la causalité.

3 Les victimes non conductrices.

4 Virginie LARRIBAU-TERNEYRE, *L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation selon la loi du 5 juillet 1985*, publications Université Alger-1-, 2012, p 91.

Les conditions d'application de ce droit sont définies par l'article 8 de l'ordonnance du 30 Janvier 1974 ¹qui stipule que : « Tout accident de la circulation automobile ayant entraîné des dommages corporels, ouvre droit à indemnisation pour toute victime ou ses ayants droit, alors même qu'elle n'aurait pas la qualité de tiers vis-à-vis de la personne civilement responsable de l'accident.

Cette indemnisation est également étendue au souscripteur et au propriétaire du véhicule.

Il faut noter avant toute chose, que ce droit à indemnisation repose sur l'exigence d'une assurance obligatoire, ordonnée par l'alinéa 1er de l'article 1er de l'ordonnance : «Tout propriétaire d'un véhicule doit, avant de le mettre en circulation, souscrire une assurance couvrant les dommages causés aux tiers par ce véhicule ».

La volonté du législateur est ainsi clairement affirmée : il ne s'agit plus en la matière, d'une assurance de responsabilité, mais bien d'une « assurance couvrant les dommages causés aux tiers par ce véhicule »; désormais, les accidents de la circulation seront régis, non par les règles de la responsabilité civile, mais bien par un régime d'indemnisation.

L'Existence d'un dommage corporel. Qu'entend-on par dommage corporel, condition sine qua non, du droit à indemnisation ? En raisonnant a contrario, il est évident que sont exclus les dommages matériels, c'est-à-dire toute atteinte au patrimoine d'une personne, à ses biens, qu'ils soient mobiliers ou pécuniaires.

Le dommage corporel, qualifié aussi de préjudice, se traduit par une atteinte à la santé ou à l'intégrité physique de la personne humaine, entraînant soit son décès, soit des blessures, des lésions, un handicap causés par l'accident et nécessitant des

1 Ordonnance n° 74-15 du 30 janvier 1974 Relative à l'obligation d'assurance des véhicules automobiles et au régime d'indemnisation des dommages. JO n° 15 du 19 Février 1974, p 182.

soins médicaux. Une remarque de terminologie est à faire en ce qui concerne le dommage corporel et le préjudice; traditionnellement, dans le langage courant et même dans le langage juridique, les deux termes sont synonymes. Cependant certains auteurs, ont relevé, à juste raison, une différenciation : « Le dommage corporel relève de l'ordre des faits, et les préjudices relèvent de l'ordre du droit ».

Le dommage corporel renverrait au fait en lui-même, dont la qualification et l'évaluation des lésions ou des séquelles sont constatées par un médecin lors d'une expertise, sans toutefois anticiper sur la solution juridique. Par contre, la notion de préjudice, traduirait une atteinte aux droits subjectifs de la victime, laquelle aspire à une réparation, réparation évaluée non plus par des médecins-experts, mais par des juristes; on parle alors de chefs de préjudices ou de postes de préjudices, déterminés par la loi, et trouvant leur source dans l'existence d'un dommage corporel.

C'est toute la différence entre le « barème médical » qui détermine les lésions et les séquelles, les traduisant en taux et en pourcentage, et le « barème indemnitaire » qui leur donne une valeur monétaire.

L'ordonnance du 30 Janvier 1974, complétée et modifiée par la loi n°88-31 du 19 Juillet 1988 ¹, dans ses annexes, détermine les différents chefs de préjudices indemnissables. Le Droit à indemnisation n'a donc vocation à s'appliquer qu'aux seuls dommages corporels survenus lors d'un accident de la circulation.

L'exclusion totale du droit à indemnisation du conducteur : le législateur de 1974 a exclu expressément de toute réparation, le conducteur condamné pour des fautes bien précises :

1 Loi n° 88-31 du 19 juillet 1988 modifiant et complétant l'ordonnance n° 74-15 du 30 janvier 1974 relative à l'obligation d'assurance des véhicules automobiles et au régime d'indemnisation des dommages.J.O.R.A. N° 29 DU 20/07/1988, p. 804.

- Il s'agit, tout d'abord, des fautes visées à l'article 14 à savoir, « la conduite en état d'ivresse ou sous l'effet d'un état alcoolique ou de stupéfiants ou de narcotiques prohibés », fautes pour lesquelles, « le conducteur condamné, à ce titre, ne peut prétendre à aucune réparation ».

- La même exclusion est appliquée au voleur ainsi qu'à ses complices, l'article 15 de l'ordonnance disposant, en effet, que « Lorsque le véhicule a été volé, le voleur et les complices sont totalement exclus du bénéfice de l'indemnisation »

Ceci dit, à partir du moment où la faute du conducteur a causé son propre dommage, il reste soumis aux règles de la responsabilité civile, avec cependant quelques atténuations¹.

Il est à constater que l'apport des assurances dans le dédommagement des victimes tient à plusieurs facteurs : il y a d'abord un aspect psychologique ; les victimes n'hésitaient plus à mettre en jeu la responsabilité civile de l'auteur dès lors que celui-ci était garanti par une assurance. Mieux encore, elles réclamaient des montants correspondants réellement aux dommages soufferts.

Il y a ensuite, l'attitude des tribunaux qui font eux aussi preuve d'un grand libéralisme dans l'appréciation des conditions de mise en œuvre de la responsabilité et dans l'évaluation du dommage dès lors que l'auteur est couvert par une assurance.

En effet, à partir du moment où c'est l'assureur qui prend en charge les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile, les magistrats sont peu exigeants quant à la preuve de la faute et à son imputabilité au responsable et n'hésitent pas à prendre en considération les montants réclamés par les victimes au titre des dommages et intérêts.

Ainsi l'assurance a donné une portée réelle au principe de la réparation intégrale du préjudice souffert par les victimes. En

1 Farida MOSTEFA KARA, *L'indemnisation des victimes des accidents de la route*, publication Université Alger 1, 2012, p 124.

rendant par ailleurs, l'assurance responsabilité civile obligatoire¹.

Dans le même contexte ,le droit de la responsabilité civile s'est progressivement transformé en un droit coupé des soubassements moraux qui imprègnent le devoir de réparer les dommages. Pour certains, la responsabilité civile serait même devenue un simple « droit des recours subrogatoires », lequel ne régirait plus que les rapports entre la Sécurité sociale et les compagnies d'assurances. Étrange destin d'un instrument de régulation sociale , devenu au fil des années simple technique de répartition de la dette entre groupements impersonnels .

À l'érosion de la responsabilité pour faute et à l'essor corrélatif des formes de responsabilité objective s'est ajoutée, depuis l'avènement de l'État providence , la multiplication des voies d'indemnisation. Autrefois seul moyen de reporter la charge de son dommage sur autrui, la responsabilité intervient, de nos jours, en marge d'un « tiers payeur » redevable envers la victime de prestations indemnitaires. C'est le phénomène du «déclin de la responsabilité individuelle»².

Enfin, la réforme visait à en finir avec l'exclusion de certaines victimes, existante dans l'ancien système. Il y a les victimes exclues conformément à la réglementation en vigueur, essentiellement le propriétaire de véhicule, le conducteur, ainsi que son conjoint, ces ascendants et descendants qui n'ont pas la qualité de tiers. La réglementation a permis à l'assureur de mentionner au contrat d'autres exclusions (état d'ivresse, conduite sans permis de conduire, etc.).

L'ancien régime d'indemnisation reposait sur le principe de la responsabilité civile qui est soit une responsabilité du fait de la personne basée sur la notion de faute, soit une responsabilité

1 Ali FILALI, op. cit, p 21.

2 Jonas KNETSCH, *Le droit de la responsabilité et les fonds d'indemnisation*, Thèse de doctorat en droit privé, Université PANTHÉON-ASSAS, 2011, p 01.

du fait de la chose assurée. Réellement , plusieurs victimes ne percevaient aucune indemnité ou une indemnité partielle et le recours aux tribunaux était presque automatique ce qui fait que les délais de règlement étaient très longs.

L'ancien système d'indemnisation souffrait aussi de l'absence de critères objectifs, aussi bien pour l'évaluation du dommage corporel (absence d'un barème médical d'évaluation) que pour la fixation des indemnités. L'opération d'expertise est effectuée par des médecins non spécialistes de l'évaluation des dommages corporels. Cette situation a abouti à une réparation inégale des préjudices identiques par les différents tribunaux. La prévention était l'autre maillon faible du système, car les actions et les moyens étaient largement en deçà des besoins si l'on considère l'accroissement rapide du parc automobile et l'absence de coordination entre les structures intervenant dans le domaine de la prévention ¹.

LA DEUXIÈME PARTIE :

La responsabilité pénale liée aux accidents de la circulation.

La notion d'«accident » exclut en principe l'application de la loi lorsque l'accident trouve son origine dans une infraction volontaire et dans ce cas, le dispositif applicable aux victimes d'infraction s'applique. Quant à la notion de « circulation », il ne s'agit pas d'une notion véritablement autonome, car elle s'apprécie largement en rapport avec des considérations concernant le véhicule.

1 Naâmane FERHI, *Les compagnies de certains pays passent de l'indemnisation à la prévention*, Revue de L'Assurance n°17 , Juin 2017 ,p 23.

On peut dire, cependant, que la jurisprudence a consacré en la matière une conception très extensive : elle admet l'application de la loi pénale pour des accidents survenus sur des voies ouvertes à la circulation publique, évidemment, mais aussi dans des lieux privés, par exemple des champs agricoles ou des pistes de ski, ou des parkings d'immeubles, et même si le véhicule n'est pas en mouvement. Il faut cependant, dans ce dernier cas, qu'il ne soit pas, au moment de l'accident, dans une fonction autre que de déplacement, comme dans le cas d'un accident occasionné par le système frigorifique d'un camion dans lequel un enfant avait passé son bras. Mais à l'inverse, l'application de la loi a été exclue dans toutes les hypothèses de compétition sportive et même d'entraînement sur des circuits fermés.

La jurisprudence a adopté une conception large des véhicules concernés : Il s'agit de tout véhicule terrestre à moteur, avec ses remorques ou semi-remorques. On a appliqué, ici, la terminologie utilisée en matière d'assurance automobile obligatoire. En effet, selon le droit des assurances, il s'agit de « tout véhicule destiné au transport de choses ou de personnes circulant sur le sol et mû par une force motrice quelconque » ainsi que les véhicules « conçus pour être attelés » à un véhicule terrestre à moteur ou seulement attelés à l'un de ces véhicules. La loi s'applique donc, même s'il s'agit d'une remorque de fortune, attelé à une automobile. Elle s'applique également aux caravanes attelées à une automobile . Mais elle n'a pas été jugée applicable dans le cas d'une bétonnière ni d'une benne à gravats non attelées, en stationnement sur la chaussée¹.

La loi s'applique même si l'accident a été causé par un tracteur, dans le cadre de l'entraide agricole ². La Cour de

1 Virginie LARRIBAU-TERNEYRE, op. cit, p 91.

2 Régie par les articles L. 325-1 à L. 325-3 du Code rural selon des règles totalement dérogatoires au droit commun.

cassation estime qu'est seule applicable la loi du 5 juillet 1985 « dont les dispositions sont d'ordre public » . Par contre, elle ne s'applique pas aux véhicules à traction animale et le conducteur de l'attelage se voit appliquer l'article 3 de la loi et non l'article 4 : il n'est pas « victime-conducteur» .

Toutefois, pour l'instant, la loi ne concerne pas les « chemins de fer et les tramways circulant sur des voies qui leur sont propres ». Peu importe qu'il s'agisse de train, de métro, ou de funiculaire. Par contre, on en déduit que la loi peut leur être applicable lorsqu'ils partagent une voie avec d'autres véhicules comme les tramways dont les rails sont fixés sur la chaussée et qui ne sont donc pas sur une voie propre. La Cour de cassation dans son rapport pour 2005 demandait déjà, au titre des propositions de réforme que les dispositions de la loi de 1985 soient étendues aux tramways, compte tenu du développement de ce mode de transport urbain et du risque de multiplication des dommages. L'avant-projet Catala propose également d'introduire cette modification ¹.

La question s'est posée également, de savoir quel régime appliquer à un accident survenu sur un passage à niveau. Selon la Cour de cassation, la SNCF peut demander au gardien ou au conducteur du véhicule impliqué, la réparation de son préjudice matériel selon la loi du 5 juillet 1985 en tant que victime ; par contre, les occupants de l'automobile ne peuvent agir contre la SNCF en réparation de leurs dommages autrement que selon les textes de droit commun de la responsabilité civile².

Suite à cette qualification, et concernant la qualité ;la partie civile qui veut obtenir réparation devant les juridictions de jugement doit rapporter la preuve qu'elle a subi un préjudice personnel et que celui-ci résulte directement de l'infraction. Mais

1 D'ailleurs, le rapport d'information du Sénat et la proposition de loi Béteille vont dans le même sens.

2 Virginie LARRIBAU-TERNEYRE, op. cit , p 91 .

devant la juridiction d'instruction, la recevabilité de la constitution de partie civile "n'est pas subordonnée à la double preuve préalablement rapportée par la personne qui se prétend lésée par une infraction, d'abord de l'existence de ladite infraction, ensuite de l'existence du préjudice dont elle aurait souffert" et "c'est au seul juge du fond qu'il appartiendra en définitive d'établir la réalité de l'infraction, d'en déterminer le caractère et de dire si la preuve de l'existence du préjudice allégué est ou non rapportée, et si ce préjudice prend ou non sa source dans l'infraction dénoncée".

Après que la victime a bénéficié d'une prise en charge par son assureur, deux situations sont envisageables : soit elle se considère satisfaite, ses préjudices ayant été indemnisés, soit elle se nourrit des sentiments vindicatifs à l'égard du responsable et souhaite sa condamnation devant les juridictions répressives.

Dans ce dernier cas de figure, elle peut se constituer partie civile par voie d'action, si l'action publique a précédemment été mise en mouvement. Dans le cas contraire, il lui faudra la mettre elle-même en mouvement par le dépôt d'une plainte avec constitution de partie civile¹.

Ainsi, le recours au juge pénal est justifié par la volonté répressive de la victime qui ne cherche pas ici, comme c'est souvent le cas, à obtenir une indemnisation plus facile du fait du coût réduit, de la rapidité et du caractère plus énergique de la procédure pénale en matière de recherche de preuves. Elle veut juste que soit établie la culpabilité du responsable. La démarche n'a un caractère exclusivement vindicatif. L'exercice de l'action civile présente également un aspect éminemment thérapeutique pour le demandeur en ce qu'elle lui permet d'être reconnue

1 Jean DUMONT, *Constitution de partie civile*, Juris-Classeur Procédures Pénales, Articles 85-91, Date du fascicule : 30 Juin 2008 Date de la mise à jour : 20 Juillet 2015.

entant que victime. La notion de responsabilité peut en effet «servir à dissiper l'absurdité de la douleur »¹.

Pour la responsabilité pénale en Algérie, on applique principalement la loi n° 01-14 du 19 août 2001² relative à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation routière modifiée et complétée par la loi n° 04-16 du 10 novembre 2004³ et l'ordonnance n°09-03 du 22 juillet 2009⁴.

Selon ce texte, les infractions aux règles de la circulation routière sont classées, selon leur gravité, en contraventions et délits⁵.

Commençant par les contraventions aux règles de la circulation routière⁶, elles sont classées en quatre degrés :

- A. Les contraventions du 1er degré, elles sont punies d'une amende forfaitaire de 2000 DA à 2500 DA : comme la contravention aux dispositions concernant l'éclairage, la signalisation et le freinage des cycles ;
- B. Les contraventions du 2ème degré, sont punies d'une amende forfaitaire de 2000 DA à 3000 DA : comme la contravention aux dispositions relatives à l'emploi des dispositifs sonores ;
- C. Les contraventions du 3ème degré, sont punies d'une amende forfaitaire de 2000 DA à 4000 DA : tel que la

1 François TERRE, *Propos sur la responsabilité civile*, Archives de philosophie du droit, la responsabilité, Tome 22, Sirey 1977, p.37.

2 J.O n° 46 du 19 Août 2001, p 04.

3 Modifiant et complétant la loi n° 01-14, J.O 13 novembre 2004, p 03.

4 JO n° 45 du 29 Juillet 2009, Page 4, modifiant et complétant la loi n° 01-14.

5 Article 65 de la loi n°01-14 .

6 Article 66 de la loi n°01-14 .

contravention aux dispositions relatives au port de la ceinture de sécurité ;

- D. Les contraventions du 4ème degré, sont punies d'une amende forfaitaire de 4000 DA à 6000 DA : comme exemple la contravention aux dispositions relatives aux manœuvres interdites sur autoroutes et routes express.

Pour les délits, ils sont énumérés dans les articles de 68 jusqu'à 90, nous citons quelques-uns à titre d'exemple :

- 1- Conduite en état d'ivresse ou sous l'effet de substances ou de plantes classées comme stupéfiants ; la peine c'est l'emprisonnement de deux (2) ans à cinq (5) ans et d'une amende de 100.000 DA à 300.000 DA, en cas d' homicide involontaire.

Mais lorsque le véhicule ayant servi à commettre l'homicide involontaire relève des catégories de poids lourds, du transport en commun, ou du transport de matières dangereuses, le conducteur est puni d'un emprisonnement de cinq (5) ans à dix (10) ans et d'une amende de 500.000 DA à 1.000.000 DA.

- 2- Le conducteur qui a causé ou occasionné un accident avec le véhicule qu'il conduit, ne s'est pas arrêté et a tenté d'échapper à la responsabilité pénale ou civile qu'il encourt, est puni d'un emprisonnement de six (6) mois à deux (2) ans et d'une amende de 50.000 DA à 100.000 DA.

- 3- Est punie d'un emprisonnement de deux (2) mois à deux (2) ans et d'une amende de 50.000 DA à 150.000 DA toute personne qui met en circulation un véhicule à moteur ou remorqué muni d'une plaque d'immatriculation ou d'une inscription ne correspondant pas au véhicule ou à celle de son utilisateur. Il peut être prononcé, en outre, la confiscation du véhicule.

Il est à souligner qu'on cas de récidive aux infractions précédentes , la peine est portée au double.

Pour la peine, en dehors des considérations psychologiques et donc peu juridiques, il est d'autres raisons qui confirment la

fonction moralisatrice de la condamnation pénale. Ainsi, l'amende ou la peine pénale est fixée en fonction de la gravité du manquement de l'auteur des faits et non, comme pour les dommages et intérêts punitifs, à la hauteur du préjudice de la victime, la logique est donc exclusivement sanctionnatrice et a dès lors plus de poids.

En outre, l'appréciation de la faute du coupable se fait de manière subjective en s'attachant à la personnalité de l'accusé, ce qui lui confère d'autant plus de valeur. Des sanctions complémentaires pourront également être prononcées qui permettront d'individualiser encore mieux la peine, telle que la confiscation du permis de conduire ¹.

Ainsi, pour bien cerner la responsabilité en matière d'accidents de circulation, il est impératif de constater la pratique juridictionnelle, qui représente alors la position adoptée par les juges.

S'agissant de la jurisprudence française, on commence par un arrêt émanant de-là Cour de cassation - Deuxième chambre civile -² :

M. A à l'approche de son dix-huitième anniversaire, a fait l'acquisition d'un véhicule qu'il a entreposé dans le garage de son père, M. B... assuré auprès de la société La Macif au titre d'un contrat d'assurance multirisques vie privée ; que le 6 juillet 2007, M. A... a pris le volant de ce véhicule et occasionné un accident de la circulation au cours duquel le passager, M. Frédéric X âgé de 33 ans, a été gravement blessé et a subi une section de la moelle épinière qui a entraîné une tétraplégie ; qu'un tribunal pour enfants a déclaré M. A coupable du délit de blessures involontaires avec circonstances aggravantes de défaut

1 Lydia MORLET, *l'influence de l'assurance accidents corporels sur le droit privé de l'indemnisation*, thèse de doctorat en droit privé, Université De Maine, 2003, p 446.

2 Arrêt n° 55 du 15 janvier 2015.

d'assurance et de défaut de permis de conduire et déclaré ses parents civilement responsables des conséquences dommageables de l'accident .

La cour de cassation casse et annule , mais seulement en ce qu'il a fixé à la somme de 107 661,63 euros le préjudice subi par M. Frédéric X au titre de la perte de gains professionnels futurs.

Ensuite, on retrouve un autre arrêt, rendu par la Cour de cassation - Chambre criminelle -¹, dont :

M. Y, marin pêcheur, chargé par son employeur, M. X, de placer le produit de la pêche dans la glacière de la criée du port, en a été empêché par une fourgonnette arrêtée devant le bâtiment ; qu'il a pénétré dans le véhicule et l'a déplacé, blessant grièvement, dans la manœuvre, son propriétaire, M. Z, qui chargeait des marchandises par la portière latérale gauche ;

Attendu que le tribunal correctionnel a déclaré M. Y. coupable du délit de blessures involontaires, l'a condamné à réparer le préjudice des parties civiles .

Ainsi, la cour de cassation casse et annule, l'arrêt susvisé de la cour d'appel de Poitiers en date du 21 décembre 2012, mais en ses seules dispositions condamnant M. X... à payer à la Mutuelle de Poitiers la somme de 19 000 euros à titre de provision pour le compte de qui il appartiendra, toutes autres dispositions étant expressément maintenues .

S'agissant de la jurisprudence algérienne ;on retrouve l'affaire entre les ayants droit K.H et la société GAM Assurances (agence 194) statuée par la cour suprême². Cette dernière en application d'un arrêt émanant de la cour de Tizi Ouzou, a versé l'indemnisation aux ayants droit, sur la base du salaire national minimum garanti (SMIG), étant donné que la victime n'avait pas de salaire ou de revenu qui peut être justifié. Dans ce cas c'est le SMIG qui sert de base au calcul de

1 Arrêt n° n° 2154 du 27 mai 2014

2 L'affaire n°535381, le 29 avril 2010.

l'indemnisation. Or la cour suprême s'est basée sur la mauvaise application de la loi par la cour de Tizi Ouzou, qui a son tour a annulé le jugement du tribunal de Tizi Ouzou. Vu que la victime bénéficiait d'une pension versée aux invalides de la guerre d'Algérie, ce qui constitue un revenu, et dans ce cas-là, le critère pour le calcul de l'indemnisation c'est la pension et non pas le SMIG.

Donc, l'arrêt de la cour suprême casse et annule l'arrêt attaqué afin de remettre en conséquence la cause et les parties au même et semblable état ou elles étaient avant la décision et pour être fait droit les renvoie devant la même Cour d'Appel autrement composée.

Enfin, le traitement judiciaire conduit à procéder à une analyse des faits ayant un lien avec l'accident au prisme d'une grille de lecture juridique. Cette grille de lecture repose sur un triptyque classique de la responsabilité, qu'il s'agisse d'ailleurs de la responsabilité civile, ou pénale, impliquant la réunion de trois éléments : un dommage, une faute, qui, dans le cas qui nous intéresse, sera une faute pénale, un lien de causalité entre la faute et le dommage. Les deux derniers éléments de ce triptyque appellent un certain nombre de remarques précédemment citées s'agissant des accidents et de la responsabilité pénale¹.

Conclusion:

La victime peut demander réparation en même temps que l'action publique devant la juridiction pénale ou séparément de celle-ci. Toutefois, le désistement de la partie civile devant la juridiction pénale ne fait pas obstacle à l'exercice de l'action civile en réparation devant la juridiction civile.

1 Valérie SANSEVERINO-GODFRIN, *La responsabilité pénale à l'épreuve des "accidents collectifs"*, La documentation française, 2012, Rapport n° 105, p 195.

La victime qui a exercé son action devant le tribunal civil ne peut pas l'exercer ensuite devant le tribunal pénal, sauf si sa demande devant le Juge pénal est présentée avant la délivrance d'un jugement sur le fond par la juridiction civile. Dans le cas contraire, « le pénal tient le civil en état ».

En définitive, et en plus de l'évolution des risques et du caractère particulier des accidents de circulation qui pourraient être qualifiés de « *délits à grande vitesse* », notamment en ce qui concerne l'indemnisation, en relation avec l'action civile, les règles de la responsabilité pénale sont restées quelque peu les mêmes. La problématique de l'évolution du droit au regard des accidents, connaît toujours un croissance. Elle invite néanmoins à se questionner encore, compte tenu de l'évolution du droit et notamment de la jurisprudence.

Suite à cela, on se retrouve devant les recommandations suivantes :

- Consacrer toute une stratégie liée au volet de la sensibilisation, qui doit s'effectuer sérieusement et différemment selon les tranches d'âges et selon le niveau intellectuel de chacun.
- Porter des modifications quant à la terminologie qui n'est pas explicite dans tous les cas ; comme : la maladresse, l'imprudence, l'inattention, et qui peuvent être confronter aux mêmes conséquences ; du moment où les faits sont semblables, mais pas identiques.
- Tracer les bornes entre la faute civile et pénale, car elle peut ne pas être la même dans toutes les situations ; ce qui nous conduit vers l'unité et la dualité des fautes qui permet à une victime d'obtenir, devant une juridiction civile, la condamnation à des dommages et intérêts d'une personne qui a été relaxée par le juge pénal.
- Réduire les risques des accidents de la circulation, par la modernisation de la régulation routière, via le système des « points noirs », afin que le réseau routier soit pensé de façon à

anticiper aussi bien les dangers de la route que la gravité de celle-ci. Ainsi lier les infrastructures utilisées dans les routes à la technologie, ce qui représente une parfaite orientation pour le conducteur.

- Rendre les moyens de contrôle plus efficaces, par
- l'exécution du projet du « permis à points », car dans ce cas, les infractions routières entraînent fréquemment une perte de points et, ces dernières peuvent même provoquer l'invalidation du permis de conduire.
- Tracer les bornes de l'illégal, et rendre les facteurs accidentogènes plus explicites, par la prise de conscience de la vitesse et de la consommation de l'alcool comme facteur de risques. Et se sont ces « facteurs de risques » que les pouvoirs publics tentent d'enrayer. Ce qui impose en parallèle, la mise au point d'un nouveau "test salivaire", par lequel les forces de l'ordre peuvent désormais contrôler les automobilistes conduisant sous l'emprise de stupéfiants en 10 minutes.

Liste de références:

1- Sources :

• Textes algériens :

- Ordonnance n° 75-58 du 26 septembre 1975 portant code civil, J.O.R.A n° 78 du 30-09-1975, p 818.
- Ordonnance n° 74-15 du 30 janvier 1974 Relative à l'obligation d'assurance des véhicules automobiles et au régime d'indemnisation des dommages. J.O.R.A n° 15 du 19 Février 1974, Page 182.
- Loi n° 88-31 du 19 juillet 1988 modifiant et complétant l'ordonnance n° 74-15 du 30 janvier 1974 relative à l'obligation d'assurance des véhicules automobiles et au régime d'indemnisation des dommages. J.O.R.A. N° 29 DU 20/07/1988, p. 804.

- Loi n° 01-14 du 19 août 2001 relative à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation routière modifiée et complétée par la loi n° 04-16 du 10 novembre 2004 et l'ordonnance n°09-03 du 22 juillet 2009, J.O.R.A n° 46 du 19 Août 2001, p 04.

- **Textes étrangers :**

- Code civil français .
- La loi n°85-677 du 5 juillet 1985 tendant à l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation. (JO du 6 juillet 1985), rectifiée par. Loi n° 85-1097 du 11 octobre 1985, article 9 (JO du 15 octobre 1985).

2- Ouvrages :

- Hubert DIE KOUENEYE, Le conducteur victime dans le droit des accidents de la circulation, Thèse droit judiciaire, Université de Dschang Cameroun – 2006.
- Jean-Christophe MEUNIER et Emmanuelle DUPONT, Conséquences des accidents de la route pour les victimes, Institut Belge pour la Sécurité Routière, 2017.
- Ali FILALI, L'émergence d'un nouveau droit de l'indemnisation des dommages corporels, Université d'Alger 1, 2012.
- Slim HADI, la responsabilité civile dans les pays arabes du Proche-Orient à l'aube du troisième millénaire, publication Beyrouth 2001.
- Virginie LARRIBAU-TERNEYRE, L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation selon la loi du 5 juillet 1985, publications Université Alger-1-, 2012.
- Farida MOSTEFA KARA, L'indemnisation des victimes des accidents de la route, publication Université Alger 1, 2012.

- Jonas KNETSCH, Le droit de la responsabilité et les fonds d'indemnisation, Thèse de doctorat en droit privé, Université PANTHÉON-ASSAS, 2011.
- Naâmane FERHI, Les compagnies de certains pays passent de l'indemnisation à la prévention, Revue de L'Assurance n°17, Juin 2017.
- Jean DUMONT , Constitution de partie civile, Juris-Classeur Procédures Pénales, Articles 85-91, Date du fascicule : 30 Juin 2008. Date de la mise à jour : 20 Juillet 2015 Fasc.
- François TERRE, Propos sur la responsabilité civile, Archives de philosophie du droit, la responsabilité, Tome 22, Sirey 1977.
- Lydia MORLET, l'influence de l'assurance accidents corporels sur le droit privé de l'indemnisation, thèse de doctorat en droit privé, Université De Maine, 2003.
- Valérie SANSEVERINO-GODFRIN, La responsabilité pénale à l'épreuve des "accidents collectifs", La documentation française, 2012, Rapport n° 105.