

L'INDEMNISATION DES VICTIMES DES ACCIDENTS DE LA ROUTE

Ordonnance n° 74-15 du 30 Janvier 1974 relative à l'obligation d'assurance des véhicules automobiles et au régime d'indemnisation des dommages

Mme MOSTEFA KARA Farida, Maître assistant,
Chargée de cours, Avocate d'affaires – Université d'Alger 1

L'invention de l'automobile a révolutionné notre mode de vie ; symbole de liberté, d'indépendance, parfois même de puissance ou d'orgueil, elle occupe aujourd'hui une place privilégiée dans la satisfaction de nos besoins.

Mais hélas, toute médaille ayant son revers, l'automobile tue aujourd'hui, plus que n'importe quelle épidémie, ou catastrophe naturelle.

Fatalité, destin, ou hasard, nous avons tous, un jour ou l'autre, à quelques secondes près, frôlé l'accident, parfois même la mort ; que l'on soit piéton, cycliste, passager ou même conducteur, tout un chacun est une victime en puissance ; personne n'est à l'abri de l'inconscience humaine, ou tout simplement de l'aléa routier ; « l'accident est au coin de la rue » soulignait un auteur, avec un humour quelque peu macabre.

Pour ne parler que de l'Algérie, bien que ce fléau ne soit pas l'apanage de notre pays, il faut reconnaître que nos routes sont, parmi les plus meurtrières au monde ; les statistiques officielles, fournies par le Centre National de Prévention et de Sécurité Routière (CNPSR) sont malheureusement là pour le confirmer :

Année	Nombre de décès	Nombre de blessés	Commentaires
Entre 1970 et 2005	127.049	1.430.503	Les années 2003 et 2004 ont été les plus meurtrières.
2005	3711	58.082	Décrue sensible : nouveau code de la route
2007	4177	61139	En hausse
2008	4422	64708	En hausse
2009			nouveau code de la route
2010	2994	26239	En baisse : nouvelles mesures répressives
2011	3831	44936	Nouvelle hausse

La décrue du nombre d'accidents et de victimes en 2005, n'a été possible que grâce aux mesures répressives, contenues le nouveau code de la route, pris en application de la loi du 10 Novembre 2004¹. Mais, en dépit de cet arsenal répressif, l'accalmie fut de courte durée ; le décompte des accidents et des victimes n'a cessé de croître, les chiffres de chaque année n'ayant rien à envier à ceux de l'année précédente : les années 2007 et 2008 n'ont hélas, pas connu de répit.

Face à ce « terrorisme » routier, une nouvelle ordonnance fut promulguée le 22 Juillet 2009², prônant des mesures encore plus drastiques, édictant de fortes amendes, ainsi que de lourdes peines d'emprisonnement pour les contrevenants, avec possibilité de retrait ou d'annulation totale du permis de conduire, selon les infractions commises.

Ces mesures draconiennes ont certes « terrorisé » les conducteurs et fait couler beaucoup d'encre, mais il faut reconnaître que globalement, elles ont quelque peu freiné l'hémorragie ; l'année 2010 a connu une légère baisse, mais, en 2011, les chiffres sont repartis à la hausse : toutes les heures, sont

¹ Loi n° 04-16 du 10 Novembre 2004 (JO n° 72 du 13 Novembre 2004), modifiant et complétant la loi n° 01-14 du 19 Aout 2001 (JO n° 46 du 19 Aout 2001) relative à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation routière ; Décret exécutif n° 04-381 du 28 Novembre 2004 fixant les règles de la circulation routière (JO n° 76 du 28 Novembre 2004)

² Ordonnance n° 09-03 du 22 juillet 2009 (JO n°45 du 29 Juillet 2009), modifiant et complétant la loi n° 01-14 du 19 Aout 2001 (JO n° 46 du 19 Aout 2001) relative à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation routière.

enregistrés, en moyenne 120 accidents, 12 morts et 175 blessés par jour, pratiquement 1 mort et 14 blessés.

Le Centre national de prévention et de sécurité routière (CNPSR), relève aussi, que les accidents de la circulation sont à l'origine du handicap de 4.000 personnes : 95% de traumatismes crâniens, et 80% de cas de séquelles invalidantes ; les jeunes entre 15 et 30 ans représentent 29% des personnes tuées lors de ces accidents.

Le constat est douloureux, mais implacable : L'Algérie détient un triste record : troisième rang mondial, première place au Maghreb et dans le monde arabe.

De plus, ces statistiques sont souvent trompeuses, et en deçà de la réalité, dans la mesure où elles ne comptabilisent que les personnes décédées sur les lieux de l'accident, ou aussitôt à l'hôpital, alors que, de nombreux accidentés succombent, par la suite, à leurs blessures.

Par ailleurs, du fait de l'ouverture du marché des automobiles³, et de l'octroi de crédits facilitant l'achat d'une voiture, l'Algérie d'aujourd'hui est un pays relativement motorisé : son parc automobile, le plus important du Maghreb, est en constante progression⁴.

Que ce soit sur le plan humain ou matériel, les accidents de la route coûtent cher au pays et à son économie : les pertes matérielles s'élèvent à plus de 100 milliards de dinars annuellement.

Toutes ces données, seules ou combinées les unes aux autres, ont directement ou indirectement, multiplié les risques d'être tué ou blessé. Chaque année, des milliers de personnes perdent la vie dans les accidents de la route, ou subissent de gros handicaps qui détruisent leur vie et celle de leurs familles. Les hommes paient aujourd'hui un lourd tribut à l'automobile.

Face à toutes ces vies perdues pour rien, face à ces grands handicapés, et à la détresse de leurs familles, face à l'ampleur des conséquences tragiques qui en découlent, tant sur le plan humain que socio-économique, la question de

³ Les importations ont quadruplé en six ans

⁴ Le CNPSR précise que le parc national automobile est passé de 2 200 000 véhicules en 1996 à 4 650 000 véhicules en 2006, soit une augmentation de 2 450 000 véhicules, dont 20% ont plus de 20 ans d'âge ; on s'accorde à estimer que le parc automobile doublera dans les prochaines années.

l'indemnisation des victimes des accidents de la circulation s'avère être d'une importance cruciale.

Au-delà de toute compassion, et en dehors de toute répression, aussi sévère soit-elle, quelles solutions à apporter à ces drames ?

Traditionnellement parlant, un peu partout dans le monde, l'indemnisation des victimes en général, était régie par les règles classiques de la responsabilité civile, et le reste encore aujourd'hui, dans de nombreux pays. Qu'en est-il chez nous, en Algérie ?

Il faut savoir qu'à l'indépendance du pays en 1962, la législation française a été reconduite dans le droit algérien⁵, « sauf dans ses dispositions contraires à la souveraineté nationale »⁶. Le droit de la responsabilité civile alors en vigueur, en droit français, a donc tout naturellement été inclus dans notre législation, aussi bien les textes que les interprétations jurisprudentielles. Est-ce à-dire que ce droit s'est appliqué aux accidents de la circulation, jusqu'au 30 Septembre 1975⁷, date de la parution du Code civil au Journal Officiel.

Si de manière générale, l'algérianisation des textes, a pris un certain temps, force est de reconnaître, que le législateur a fait preuve dans ce domaine, d'une relative célérité.

La raison première, serait peut-être due au fait, que le problème se posait de manière cruciale, les routes algériennes étant à l'époque, parmi les plus meurtrières au monde ; aujourd'hui encore, le phénomène est d'une ampleur effarante, les statistiques officielles étant malheureusement là pour confirmer une douloureuse réalité⁸.

⁵ Une révolution ne constitue jamais une rupture brutale et totale avec le passé (Charte d'Alger 1964)

⁶ Dans l'exposé des motifs de la loi 62-157, le législateur a tenu à souligner que : « ...Les circonstances n'ont pas encore permis de doter le pays d'une législation conforme à ses besoins et à ses aspirations. Mais il n'est pas possible de laisser le pays sans loi. C'est pourquoi, il y a lieu de reconduire la législation en vigueur au 31 décembre 1962, sauf dans ses dispositions contraires à la souveraineté nationale jusqu'à ce que l'assemblée nationale puisse donner au pays une législation nouvelle ».

⁷ Ordonnance n° 75-58 du 26 Septembre 1975 portant Code civil JO n°78 du 30 Septembre 1975

⁸Cf **infra**

Il ne faut pas oublier non plus, que l'Algérie d'obédience socialiste, se fixait comme objectif, l'établissement de la justice sociale, et la promotion de l'homme aux conditions d'une existence conforme aux normes de la vie moderne⁹.

Mais, il faut surtout noter, que l'Algérie, pays jeune, a bénéficié, des avantages du droit comparé, et notamment, de tous les débats et avancées du droit français de la responsabilité civile, tant sur le plan doctrinal que jurisprudentiel, lui permettant ainsi, d'en éviter les erreurs et les inconvénients¹⁰; elle avait ainsi, les coudées franches pour rejeter, ou du moins beaucoup minimiser le rôle de la faute dans ce domaine.

C'est ainsi que l'Ordonnance du 30 Janvier 1974¹¹, a fondamentalement réformé le droit des accidents de circulation, reconnaissant aux victimes un droit à indemnisation, droit autonome, détaché de la responsabilité civile ; c'est ce que nous analyserons dans un 1^{er} point (section 1). Cependant, pour remarquable que soit la consécration d'un tel droit dans les textes, il n'en demeure pas moins que son application dans les faits, a présenté de nombreuses difficultés et fortement limité ses bienfaits et ses avantages, la vidant pratiquement de son contenu pendant longtemps, ce qui fera l'objet de notre second point(section 2).

⁹ Charte d'Alger (Avril 1964) ; La Constitution du 10 Septembre 1963.

¹⁰ L'application de ces règles aux accidents de la route, étaient dénoncées, à l'époque, même en droit français.

¹¹ Ordonnance n° 74-15 du 30 Janvier 1974 JO du 19 Février 1974 P 182

SECTION 1 / CONSECRATION D'UN DROIT SYSTEMATIQUE DE L'INDEMNISATION

L'idée directrice de la réforme instaurée par l'ordonnance du 30 Janvier 1974, était donc de garantir une indemnisation automatique, à presque toutes les victimes de la route, (par le biais des assurances), une indemnisation plus rapide (indépendante des arcanes judiciaires), plus simple dans son application, (soumise désormais à un barème et non plus au pouvoir d'appréciation du juge).

Cet objectif du législateur a entraîné un véritable changement dans les conditions de mise en œuvre du droit de la réparation, changement que nous analyserons dans un premier paragraphe (§1) ; dans un second paragraphe, nous mettrons l'accent sur tous ces principes qui ont révolutionné la matière, à savoir la généralisation, la garantie, l'automatisme, et la rapidité de l'indemnisation (§2)

§ 1 : LA MISE EN ŒUVRE DU DROIT SYSTEMATIQUE DE L'INDEMNISATION

Les conditions d'application de ce droit sont définies par l'article 8 de l'ordonnance du 30 Janvier 1974 qui 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. Elle pourra être étendue au conducteur du véhicule, auteur de l'accident, dans les conditions prévues à l'article 13 ci-après »

Il faut noter avant toute chose, que ce droit à indemnisation repose sur l'exigence d'une assurance obligatoire, ordonnée par l'alinéa 1^{er} de l'article 1^{er} 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.

Ceci étant, il découle de la lecture de l'article 8 de l'ordonnance précitée que la mise en œuvre de ce droit est soumise à la réunion de certaines conditions, cumulatives, à savoir l'existence d'un un dommage corporel (1) consécutif à un accident de la circulation (2), dans lequel est impliqué un véhicule terrestre à moteur (3).

A) 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 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 différenciation¹²: « 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 monétaire¹³.

¹² (Y. Lambert-Faivre : Droit du dommage corporel Dalloz 2004, 5^{ème} éd. P 160) ; Y. Chartier : 1983 ed.Dalloz ; G Lahlou-Khiar Thèse, Alger , 2006.

¹³ Rapport sur l'indemnisation du dommage corporel Juin 2003, P 9 et s : Lambert Faivre Yvonne

L'ordonnance du 30 Janvier 1974, complétée et modifiée par la loi n°88-31 du 19 Juillet 1988, dans ses annexes, détermine les différents chefs de préjudices indemnisables¹⁴.

Le Droit à indemnisation n'a donc vocation à s'appliquer qu'aux seuls dommages corporels survenus lors d'un accident de la circulation.

Partant de là, que doit-on entendre par accident de la circulation, au sens juridique du terme ?

B) L'Existence d'un accident de la circulation

La définition d'un accident ne pose en principe pas de problème particulier ; en effet, mérite cette qualification, tout événement soudain, aléatoire, imprévisible, et surtout indépendant de la volonté de son auteur ; ce peut être un choc, une collision, mais également un incendie ou une explosion causés par un véhicule. Ce qui caractérise donc l'accident, c'est l'aléa et le caractère involontaire de l'action.

La notion de circulation est un peu plus complexe ; certes, il ne fait aucun doute que l'idée de circulation automobile s'entend du fait pour des véhicules, d'être en mouvement sur des voies de communication, de se déplacer d'un endroit à un autre.

Cependant, le législateur algérien, a donné à cette notion, un domaine bien plus large : l'article 1^{er} du Décret d'application du 19 Février 1980¹⁵ de l'ordonnance 74-15 précitée, dispose, en effet, que :

«L'étendue de l'obligation d'assurance instituée par l'ordonnance 74-15 du 30 Janvier 1974 s'applique à la réparation des dommages corporels ou matériels survenus à l'occasion de la circulation ou hors circulation... »

Que doit-on dès lors comprendre par « hors circulation » ? Il est normal que soit considéré comme en circulation, un véhicule impliqué dans un accident, alors même qu'il est à l'arrêt, devant un feu rouge ou un stop, et ce, même si le moteur est éteint. Il en serait de même, si le véhicule, ayant entraîné le dommage, se trouve en stationnement (régulier ou irrégulier), sur une route ouverte au public. Bien plus, seront aussi considérés dans la circulation, les véhicules se déplaçant ou à l'arrêt, sur une voie privée, non accessible au public, à l'intérieur d'une propriété, tels un garage, un parking d'immeuble ou de villa par exemple.

¹⁴ Loi n° 88-31 du 19 Juillet 1988 (JO du 20 Juillet 1988)

¹⁵ JO du 19 Février 1980 P 173.;

Dans une interprétation encore plus large, le même raisonnement pourra être tenu pour un véhicule, provoquant un dommage, alors même qu'il n'est pas dans sa fonction normale de circulation¹⁶, par exemple une camionnette à l'arrêt, utilisée par un marchand ambulant, ou un chariot élévateur dans un entrepôt... .

Cette interprétation est somme toute assez logique, car la position ou la présence du véhicule sont des faits de circulation¹⁷, qualifiés par certains juristes, de circulation statique, ou passive, contrairement aux véhicules en mouvement qui font partie d'une circulation dynamique ou active.¹⁸

Cette approche extensive de la notion de circulation est à relier avec l'abandon par le législateur, de la notion de causalité en matière d'indemnisation des victimes de la route, notion désormais remplacée par celle de l'implication¹⁹ du véhicule terrestre à moteur dans l'accident.

La 3^{ème} condition de mise en œuvre du droit à indemnisation consiste dans la présence et l'implication d'un véhicule terrestre à moteur dans l'accident.

C) L'Implication d'un Véhicule Terrestre à moteur

Qu'entend-on tout d'abord par véhicule terrestre à moteur et quel rôle joue-t-il dans le droit à indemnisation ? Ce sera l'objet des 2 points suivants :

1) Notion de véhicule terrestre à moteur

L'article 1^{er} alinéa 2 de l'ordonnance du 30 janvier 1974 précise la notion : *« Le mot véhicule désigne dans le présent texte, tout véhicule terrestre à moteur ainsi que ses remorques ou semi-remorques et leur chargement »*.

Le véhicule terrestre à moteur se définit donc, comme un moyen de locomotion, se déplaçant sur le sol, actionné par une force motrice, et ayant

¹⁶ A voir avec la notion d'implication

¹⁷ F.Terré, Ph.Siller et Y. Lequette : Droit civil, Les obligations n°941, Dalloz 2005 9^{ème} édition,

¹⁸ Le Tourneau : précité n° 3794, 3809 ; Y. Lambert-Faivre : Droit du dommage corporel, Dalloz 5^{ème} édition, N°470.

¹⁹ Cf **supra**

pour but, le transport de son propre conducteur, ainsi que celui des personnes ou des choses.

La notion est très large : sont concernés les automobiles, motos, scooters, mobylettes, tracteur, bulldozer... soit tout engin se déplaçant par l'impulsion d'un moteur.

A contrario, cette définition nous conduit, à exclure d'autres moyens de locomotion motorisés, mais n'évoluant pas sur le sol, tels que les avions, (même s'ils roulent sur le sol au moment du décollage ou de l'atterrissage), les bateaux ; seront aussi exclus du domaine d'application de l'ordonnance précitée, les véhicules de transport terrestres tirés par des animaux (charrette, calèche...), ou animés par une énergie humaine (poussette, vélos...).

Le législateur a aussi exclu de ce nouveau dispositif d'indemnisation, la réparation des dommages corporels survenus à l'occasion de la circulation des chemins de fer, l'article 3 de l'ordonnance disposant en effet, que *« l'obligation d'assurance prévue par la présente ordonnance, ne s'applique pas à la circulation des chemins de fer »*.

La justification de cette exclusion tiendrait au fait qu'il s'agit en l'espèce, de véhicules circulant sur des rails, c'est-à-dire des voies qui leur sont propres, n'ayant pas de lien avec la circulation automobile. Mais qu'en est-il lorsque ces voies sont traversées par des piétons ou d'autres véhicules ? Comment seront indemnisés les dommages consécutifs à ce type d'accidents²⁰ ? On peut penser que cette exclusion découle aussi, des dispositions relatives à l'assurance automobile.

Ainsi, tous les dommages corporels causés par les véhicules exclus du domaine d'application du droit à indemnisation, seront soumis aux règles classiques de la responsabilité civile, délictuelle ou contractuelle.

Aux véhicules terrestres à moteur, l'ordonnance du 30 janvier 1974, dans son alinéa 2 du 1^{er} article assimile leurs remorques ou semi-remorques que l'alinéa 3 définit comme étant : *« 1° les véhicules terrestres construits en vue d'être attelés à un véhicule terrestre à moteur et destinés au transport de personnes ou de choses ; 2° tout appareil terrestre attelé à un véhicule terrestre à moteur ; 3° tout autre engin pouvant être assimilé, par voie de décret, aux remorques ou semi-remorques »*.

On entend par remorque, tout engin terrestre, destiné au transport de choses ou de personnes, à la condition toutefois, d'être attelé à un véhicule terrestre à

²⁰ Cf **supra** pour une proposition de suppression de cette exclusion des chemins de fer, du bénéfice du Droit à indemnisation

moteur ; il en est ainsi d'une caravane, d'un bateau Le même appareil détaché du véhicule motorisé, redevient, en cas de dommage, une simple chose, l'indemnisation relevant dès lors de la responsabilité civile.

Il faut noter tout de même, qu'il y a une obligation d'assurance pour ces remorques et semi-remorques

Le véhicule terrestre à moteur étant défini, quel rôle joue-t-il dans le droit à indemnisation ? C'est toute la question de l'implication du véhicule au moment de l'accident, nouveau concept en matière d'accidents de la circulation, dans ce domaine, concept beaucoup plus large que celui de la causalité.

2) Notion d'Implication du véhicule dans l'accident

Comme on l'a vu précédemment, la mise en œuvre du droit à indemnisation automatique est subordonnée à l'intervention dans l'accident, d'un véhicule à moteur.

L'article 1^{er} de l'ordonnance précitée, oblige « *tout propriétaire d'un véhicule à souscrire une assurance couvrant les dommages « causés » aux tiers par ce véhicule* ».

Que doit-on entendre par là ? Doit-on, pour bénéficier de ce droit à indemnisation, établir un quelconque lien de causalité entre le dommage et le véhicule, comme semble le suggérer le terme « causés » ? Ou bien, s'agit-il seulement de prouver la participation du véhicule dans l'accident, ayant entraîné des dommages ?

Ceci nous amène à nous interroger sur l'expression « dommages causés », utilisée par le législateur algérien, dans l'article 1^{er} de l'ordonnance, expression que l'on retrouve à diverses reprises dans les textes y afférant²¹.

On ne peut que regretter l'emploi de cette terminologie qui évoque la notion de causalité, dans la responsabilité, alors qu'il ne fait aucun doute que l'intention du législateur en 1974, était bien de rompre avec cette notion dans ce domaine ; la preuve en est, que l'article 8 de l'ordonnance précise que « l'accident de la circulation automobile ayant entraîné des dommages corporels ... », de même que l'article 1^{er} du décret 80-35 du 16 Février

²¹ Décret 80-34 du 16 Février 1980 fixant les conditions d'application de l'article 7 de l'ordonnance 74-15 du 30 Janvier 1974 (art.1 ; art.3 al.3 art.4 al.2, 3,4,5 ;

1980²², dispose que « tout accident ayant occasionné des dommages corporels doit faire l'objet d'une enquête ... »

Ayant entraîné, ayant occasionné, ayant participé, étant intervenu Nous ne pouvons que constater qu'à travers ces différentes expressions, le législateur algérien a éprouvé quelques difficultés de terminologie, pour exprimer le même but, à savoir, l'abandon de la causalité dans le domaine des accidents de la circulation ; aussi, nous choisirons d'utiliser, dorénavant, le terme « d'implication » du véhicule dans l'accident, même si on ne retrouve pas cette formulation dans le texte de l'ordonnance.

Cette notion, créée par la loi française Badinter du 5 juillet 1985²³, se définit comme tout événement ayant contribué à la survenance de l'accident ; elle s'avère donc beaucoup plus large que celle de la causalité.

Il est en effet, plus facile pour les victimes de prouver l'implication du véhicule, que d'avoir à établir la cause du dommage : le véhicule peut être impliqué dans l'accident de la circulation, sans être la cause du dommage. Point n'est besoin de rechercher son rôle, dans l'accident, il sera impliqué, qu'il y ait contact ou non, qu'il soit en mouvement ou à l'arrêt, sur une voie publique ou privée ; sa présence sur les lieux, à quelque titre que ce soit, permettra à la victime de se prévaloir du régime spécial d'indemnisation.

Par contre, la notion de causalité, dont l'objectif est de déterminer une responsabilité, exige pour toute demande de réparation, l'établissement de la preuve d'un lien entre le véhicule et la production du dommage.

C'est ainsi que, le terme d'implication, dénommée participation ou intervention, par le législateur algérien, a supplanté celui de causalité, en soulignant bien, qu'il ne s'agit pas là d'un simple changement dans les mots : l'implication est désormais, le pivot du droit de l'indemnisation, loin des « affres »²⁴ de la causalité, condition sine qua non de la responsabilité.

En résumé, les victimes de la route doivent, pour bénéficier de ce nouveau régime, prouver l'existence d'un dommage corporel, résultant d'un accident de la circulation automobile, dans lequel est impliqué un véhicule terrestre à

²² Concernant les procédures relatives à l'enquête et à la constatation des dommages

²³ Cette notion, a été utilisée pour la 1^{ère} fois par la Convention de la Haye du 4 mai 1971 sur la loi applicable en matière d'accident de la circulation routière.

²⁴ D.1987. 128

moteur²⁵, conformément aux dispositions de l'ordonnance du 30 Janvier 1974.

Les conditions d'application que nous venons de décrire, ne sont en fait, que la résultante des principes qui ont inspiré le législateur algérien dans ce domaine, principes que nous analyserons dans un second point (B).

§ 2 : LES PRINCIPES REGISSANT LE DROIT A INDEMNISATION

L'article 8 de l'Ordonnance de 1974 stipule que : « *Tout accident de la circulation automobile ayant entraîné des dommages corporels ouvre droit à indemnisation à 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 ; elle pourra être étendue au conducteur du véhicule, auteur de l'accident, dans les conditions prévues à l'article 13 ci-après ».

L'énoncé de cet article atteste de la logique indemnitare du législateur, et met en exergue les principes qui s'imposent en la matière, à savoir tout d'abord le principe de l'automatisme de l'indemnisation, et de sa généralisation à pratiquement toutes les victimes, principes que nous aborderons dans 2 points successifs (1) et (2), pour nous pencher ensuite sur le principe de la garantie pour les victimes d'obtenir réparation, dans quelque situation que ce soit (3).

A) Le Principe d'une Indemnisation Automatique des accidents de la circulation

Il s'agit là de la reconnaissance par le législateur, d'un droit à indemnisation systématique, pour l'immense majorité des victimes de la route²⁶ ayant subi des dommages corporels, ainsi que pour leurs ayants droit, en cas de décès.

En pratique, cela signifie :

²⁵ Les accidents de la circulation, sans implication d'un véhicule terrestre à moteur (cycliste contre piéton par exemple), restent régis par le droit de la responsabilité civile.

²⁶ Sauf certaines exceptions.

Le rejet de toute référence à la notion de responsabilité, et a fortiori à celle d'une faute ; point n'est besoin de déterminer un quelconque responsable de l'accident, pour obtenir réparation.

- Bien plus, l'auteur du dommage ou son assureur, ne pourront plus opposer à la victime, une éventuelle cause étrangère, événement extérieur, imprévisible et irrésistible, pour tenter de retarder la réparation due, ou même d'y échapper, et ce, que le dommage soit du à sa propre faute ou même à son fait, qu'il soit imputable à la faute ou au fait d'un tiers, ou même à l'existence d'un cas de force majeure, événement extérieur, imprévisible et irrésistible²⁷.

Certes, le rejet des causes exonératoires n'est pas formulé expressément, mais il découle tout naturellement de la lecture de l'article 8 de l'ordonnance de 1974.

Il s'agit donc bien là, de rejeter toute notion de lien de causalité entre le véhicule et le dommage, notion désormais remplacée par celle de l'implication, beaucoup plus large permettant une indemnité plus facile du dommage corporel²⁸.

Ceci étant, le constat est clair : l'indemnisation des dommages corporels dûs à la route, échappe aux règles du droit commun ; elle est désormais, automatique, de plein droit, avec pour conséquence directe, une certaine rapidité dans la résolution des problèmes, loin des arcanes de la procédure judiciaire sans aucun intérêt pour les victimes.

Toujours dans la même optique indemnitaire, il est certain que l'automaticité de la réparation, bénéficiera, à pratiquement toutes les victimes de la route, ce que nous exposerons dans un second point.

B) Le Principe de la Généralisation de l'Indemnisation des victimes de la route

Ici encore c'est l'alinéa 1^{er} de l'article 8 précité, qui précise qu'on entend par cette généralisation de l'indemnisation, à savoir que ce droit est ouvert à

²⁷ Violente tempête, verglas sur la chaussée, chute d'un arbre ...

²⁸ Voir **infra**

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.... ».

Par définition, sont considérées comme victimes, au sens de la loi, les usagers de la route, ayant subi des atteintes corporelles, suite à un accident de la circulation. Mais en pratique, de qui s'agit-il ?

- 1) Il s'agit en tout premier lieu des **piétons et des cyclistes**, victimes par excellence du risque routier et surtout de l'énergie cinétique des véhicules terrestres à moteur ; ces victimes ont d'ailleurs toujours été protégées par l'assurance en tant que tiers ; toutefois, et c'est là la nouveauté, leur indemnisation n'est, désormais, plus tributaire de leur faute personnelle, ni même de la responsabilité de l'auteur du dommage, et encore moins de l'existence d'une quelconque cause étrangère : elle est systématique.
- 2) Sont aussi considérés comme victimes, et bénéficiant par là même, du droit à indemnisation, **leurs ayants droit**. Ce terme, qui désigne toute personne ayant droit à une indemnité en raison du décès d'une autre, ne doit toutefois pas être confondu avec la qualité « d'héritier », même si parfois les deux notions se confondent, conjoint et enfants pouvant être héritiers et ayants droits.

La différence entre les deux statuts réside dans le fait que l'indemnité due, suite à la mort de quelqu'un dans un accident de la circulation, n'entre pas dans le patrimoine du de cujus ; elle correspond à une somme versée par l'assureur, et destinée aux personnes à charge, celles qui avaient droit à une créance alimentaire de la part de la victime, et ce, dans le but de réparer les préjudices qui leur sont propres, qu'elles ont elles-mêmes subis, du fait de la disparition de leur auteur.

Elle est déterminée en droit algérien, non par des règles successorales, mais selon un barème annexé à l'ordonnance, et est calculée de manière forfaitaire.

- 3) De même, et c'est là une nouveauté, l'ordonnance supprime toute distinction entre les victimes, qu'elles soient transportées à titre onéreux, ou à titre gratuit :
- Concernant la première catégorie de **victimes c'est-à-dire celles transportées en vertu d'un contrat de transport**, il est réel qu'elles bénéficiaient déjà de l'existence d'une obligation contractuelle de sécurité, qui leur garantissait la réparation de leurs dommages ; le changement à leur

égard, est que ni le transporteur, ni d'ailleurs l'assurance, ne peuvent désormais leur opposer quelque cause exonératoire que ce soit, pour échapper à l'obligation légale d'indemnisation.

- Par contre, pour ce qui est **des victimes transportées à titre bénévole**, leur indemnisation posait souvent problème. Tout d'abord de qui s'agit-il en l'espèce ? Ce peut-être tout passager non lié par un contrat de transport avec le conducteur, qu'il soit membre de sa famille, ami, collègue, ou même autostoppeur.

Le sort de ces victimes atteintes dans leur chair, était peu enviable avant l'ordonnance de 1974. En effet, n'étant pas considérées comme des « tiers » par rapport à l'assuré, elles n'étaient pas garanties dans le cadre de l'assurance obligatoire, sauf si elles avaient « la chance » que le véhicule dans lequel elles se trouvaient, soit heurté par un autre.

Le seul recours dont disposaient ces victimes, pour obtenir réparation de leur dommage, consistait en une action en responsabilité délictuelle fondée sur l'article 1382, toujours applicable à cette époque en Algérie, c'est-à-dire qu'elles devaient établir la preuve de la faute du conducteur. En effet, elles n'avaient pas la possibilité d'invoquer un quelconque contrat, ni même le recours à l'article 1384 alinéa 1^{er}, et ce, pour des raisons plus ou moins byzantines²⁹

Il faut tout de même noter, que la Cour de cassation française, dans 3 arrêts rendus le 20 Décembre 1968³⁰, a retenu, la responsabilité du conducteur en tant que gardien de la chose, et a permis par voie de conséquence la réparation des dommages de cette catégorie de victimes.

Mais, cette jurisprudence, n'a pas été recueillie dans notre droit, l'Algérie ayant circonscrit la reconduction du droit français à la date du 31 décembre 1962³¹.

Aussi, la réforme de 1974 constitue une avancée indubitable pour cette catégorie de victimes, qui n'étaient pratiquement jamais indemnisées en Algérie.

Bien plus, ce n'est que justice, que d'appliquer le même régime d'indemnisation à toutes les victimes passagères d'un véhicule à moteur, qu'elles soient transportées en vertu d'un contrat ou bénévolement, car elles sont confrontées au même risque de la route.

²⁹ F.Terré, P. Simler, Y. Lequette : Les Obligations n°s 55,792 ; 9^{ème} ed.

³⁰ Ch.mixte, 20 Décembre 1968, D. 1969, 37

³¹ Loi 62-157 du 31 décembre 1962 JO n°...

Il apparaît de tout ce qui précède, que tout piéton, cycliste, ou passager transporté, ainsi que leurs ayants droit, c'est-à-dire en l'espèce, toute victime non-conductrice, bénéficie désormais, d'un droit à indemnisation automatique de leur dommage corporel, et ce, dans quelque situation que ce soit, sans rechercher une quelconque faute ou responsabilité de quiconque. L'ordonnance de 1974 a fait table rase de tout ce qui pouvait entraver ou limiter leur indemnisation.

Il faut tout de même signaler une exception, concernant l'indemnisation de ces victimes, ainsi que celle de leurs ayants droit, par le fonds spécial d'indemnisation³², dans le cas particulier du dommage causé intentionnellement, question que nous serons amenés à débattre ultérieurement³³

Une seconde exception est prévue, elle concerne une autre catégorie de victimes de la route, notamment les conducteurs, dont la protection juridique reste soumise à certaines conditions.

4) L'indemnisation des conducteurs sous certaines réserves

Qu'en est-il donc, du droit à indemnisation des victimes conductrices, lorsqu'elles subissent des dommages corporels, suite à un accident de la circulation ?

Tout comme les autres victimes d'accidents de la circulation, les conducteurs d'un véhicule terrestre à moteur, bénéficient du droit à indemnisation automatique, instauré par l'article 8 de l'ordonnance de 1974 de l'ordonnance de 1974³⁴. Le principe étant posé, le législateur a émis aussitôt, certaines réserves en son alinéa 2 in fine, à savoir que : l'indemnisation « *pourra être étendue au conducteur du véhicule, auteur de l'accident, dans les conditions prévues à l'article 13 ci-après* ».

³² Article 6 du décret 80-37 du 16 Février 1980 P 176 ;

³³ Voir **infra**

³⁴ « Tout accident de la circulation automobile ayant entraîné des dommages corporels ouvre droit à indemnisation à toute victime ou ses ayants droit, ... »

L'alinéa 13 dispose en effet, que : *« S'il est retenu une part de responsabilité à la charge du conducteur du véhicule, pour toutes fautes autres que celles visées à l'article suivant, l'indemnité qui lui est allouée est réduite proportionnellement à la part équivalente à la responsabilité mise à sa charge... »*

Il découle de l'énoncé de cet article que l'indemnisation du dommage corporel du conducteur-victime, bien que reconnue par l'article 8 de la même ordonnance, reste assujettie à l'analyse de son comportement, fautif ou pas, et au degré de gravité de sa faute, autrement dit à sa responsabilité dans l'accident de la circulation.

Mais, avant de nous pencher sur la question des fautes pesant sur son droit à réparation, il est utile de préciser la notion de « conducteur », notamment par rapport à celle du non-conducteur (ce dernier étant seul à bénéficier de la logique indemnitaire de l'ordonnance).

a) Qui est le conducteur ?

Avant toute chose, il faut bien préciser que ce terme désigne uniquement le conducteur d'un véhicule terrestre à moteur, automobiliste, motard, chauffeur de camion, de tracteur, et non pas celui d'un tout autre engin même motorisé, tels un avion, un bateau ... ou même un cycliste, par exemple.

Ceci dit, quand peut-on qualifier une personne de « conducteur » ? Ce serait une lapalissade que d'affirmer que c'est celui qui conduit ; mais, aussi simpliste que puisse être cette définition, il n'en demeure pas moins, que dans certaines situations, cette qualité peut prêter à discussion.

En l'absence d'une définition légale ou jurisprudentielle qui pourrait nous aider à déterminer la qualité de conducteur, nous ne pouvons que nous référer en la matière, à une déduction logique de la notion.

- C'est ainsi que sera qualifié de conducteur toute personne, assise au volant, et dirigeant le véhicule au moment de l'accident.

- Mais en serait-il de même de la personne à l'intérieur de la voiture, moteur éteint, attendant quelqu'un, ou de celui qui est au volant d'une voiture remorquée, ou encore d'un automobiliste en panne, descendant vérifier quelque chose en dehors du véhicule ? La même interrogation se poserait pour celui qui n'a pas encore pris place sur le siège, qui est en train de monter dans la voiture, ou d'en descendre ?

Pour tous ces exemples, selon le sens commun, il serait illogique de retenir la qualification de conducteur, mais dans d'autres situations, la notion peut être parfois difficile à cerner.

- Que penser d'une personne au volant, roulant au point mort, moteur éteint ? Il ne fait aucun doute que dans ce cas, la qualité de conducteur est incontestable, car il s'agit là d'une faute (imprudence ou inconscience), à savoir la perte volontaire des commandes du véhicule, qui entraînerait en présence d'un dommage corporel, un refus d'indemnisation.

- Quel régime d'indemnisation appliquerait-on aussi, à un conducteur éjecté hors du véhicule ? En se référant à l'esprit du texte, on peut penser que, lorsque les dommages sont causés par sa faute, il en assumera les conséquences ; par contre cette même victime éjectée, se trouvant à terre et blessée par un autre véhicule pourra bénéficier du droit à indemnisation, comme toute autre victime.

Il est certain que la qualité de conducteur devra tout de même être prouvée, elle ne saurait être présumée, l'enjeu étant beaucoup trop grave pour ce dernier.

Pour nous résumer sur ce point, sera ainsi considéré comme conducteur, celui qui au moment de l'accident, possède la maîtrise de son véhicule ; son indemnisation dépendra alors, des circonstances de l'accident, notamment des fautes qu'il aurait commises ou non.

b) Les fautes susceptibles de limiter, voire même d'exclure son indemnisation ?

Bien que l'indemnisation du conducteur, entre dans le cadre du principe de la généralisation du droit, exprimée par la formule de l'article 8 de l'ordonnance, à savoir, « toute victime ou ses ayants droit ... », il n'en demeure pas moins, comme on vient de le voir, qu'elle reste proportionnelle au rôle joué par sa faute dans la réalisation de l'accident, voire même dans certains cas, totalement exclue.



❖ 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 :

- 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 atténuations³⁵.

Par voie de conséquence, lui seront opposées d'autres exclusions, et diverses déchéances de garantie, prévues par les Décrets d'application de l'Ordonnance du 30 Janvier 1974, en date du 16 Février 1980³⁶ :

- Sont concernés notamment, les dommages causés intentionnellement par l'assuré³⁷, Le conducteur n'ayant pas l'âge requis ou qui est au moment de l'accident sans assurance³⁸
- Celui qui a transporté des personnes à titre onéreux sans l'autorisation préalable réglementaire³⁹
- Ainsi que le conducteur qui a effectué un transport de personnes ou d'objets non conformes aux conditions de sécurité légales et réglementaires⁴⁰

Si dans les cas que nous venons de citer, le régime applicable au dommage corporel du conducteur fautif, reste celui de la responsabilité civile, il n'en demeure pas moins que l'ordonnance de 1974 y a apporté quelques atténuations dérogatoires du droit commun, relevant, en quelque sorte, d'une responsabilité « aménagée ».

C'est ainsi que contrairement aux règles de la responsabilité civile, le conducteur pourrait malgré tout, prétendre au bénéfice du droit à indemnisation de l'ordonnance, notamment dans les cas suivants :

³⁵ Voir **infra**

³⁶ Décret 80-34 du 16 Février 1980 JO P 173

³⁷ Article 3 du décret 80-34, 1°.

³⁸ Article 3 du même décret, 3°.

³⁹ Article 5 du même décret 80-34, 2°.

⁴⁰ Article 5 du même décret 80-34, 3°.

- Le conducteur fautif, exclu du bénéfice de l'ordonnance, s'il est atteint d'une « incapacité permanente égale ou supérieure à 50 % »⁴¹
- De même, le conducteur déchu de la garantie, atteint d'une « incapacité permanente partielle supérieure à 66% »⁴² encore qu'on ne comprenne pas vraiment la différence de traitement faite entre les deux situations.
- Soulignons aussi, une autre dérogation aux règles classiques de la responsabilité civile, à savoir, qu'entrent dans le cadre de l'indemnisation automatique, les ayants droit et les passagers respectifs des deux catégories précédentes, ainsi que ceux du voleur et de ses complices⁴³.

Une des innovations majeures du nouveau régime applicable aux victimes de la route, concerne précisément l'indemnisation de plein droit, dont bénéficient tous les ayants droit en général, que ce soit par le biais de l'assurance, ou celui du fonds spécial d'indemnisation⁴⁴ ; les fautes de leurs auteurs ne leur sont jamais opposables, (à une exception près), quand bien même, leurs de cujus auraient été totalement exclus de l'indemnisation.

Ces mesures, contraires aux règles de la responsabilité civile, sont en ligne directe, dans les objectifs primordiaux du législateur de 1974, à savoir indemniser la majorité des victimes des accidents de la circulation, surtout lorsqu'elles sont de surcroît, non fautives.

Il nous faut cependant, signaler une dérogation à ce principe, dérogation que l'on trouve dans l'énoncé de l'article 6 du Décret 80-37 du 16 Février 1980, dans les termes suivants : « Sont exclus du bénéfice de l'indemnisation par le fonds spécial d'indemnisation, l'auteur des dommages causés intentionnellement, ainsi que ses ayants droit »⁴⁵

⁴¹ Article 13 in fine de l'ordonnance de 1974.

⁴² Dernier alinéa de l'article 5 du décret 80-34 du 16 Février 1980

⁴³ Article 15 de l'ordonnance in fine

⁴⁴ Articles 13, 14 et 15 de l'ordonnance in fine ; article 5 dernier alinéa du décret 80-34 ; articles 7 et 8 du décret 80-37.

⁴⁵ Voir supra

Cet article nous interpelle quant à son fondement, car, il n'est pas dans la logique indemnitaire du législateur de 1974 ! Avant toute chose, de qui et de quoi s'agit-il en réalité ?

La formulation assez large, concernerait tous les usagers de la route, qu'ils soient piéton, cycliste, passager ou même, conducteur, qui provoqueraient volontairement des dommages corporels, soit à eux-mêmes (c'est le cas d'un suicide ou d'une tentative de suicide), soit à des tiers (ce peut être le cas d'une infraction pénale si le véhicule est utilisé comme une arme pour tuer).

Si la mort n'est pas au rendez-vous pour ces personnes, mais qu'elles sont gravement blessées dans l'accident, le rejet de toute indemnisation pourrait alors se justifier, en ce qui les concerne ; encore que, pourrait leur être appliquée la règle contenue dans le dernier alinéa de l'article 7 du même décret, qui admet l'indemnisation, par ce même fonds spécial, et ce, en cas d'incapacité permanente partielle, supérieure à 66%, pour le voleur et ses complices, le conducteur sous l'effet d'un état alcoolique ou de stupéfiants ... Cependant, en cas de décès, comment expliquer que leurs ayants droit soient écartés de tout droit à indemnisation, ne pouvant prétendre à aucun dédommagement, ni par l'assurance, ni même par le Fonds spécial d'indemnisation ? Comment interpréter une telle injustice à l'égard de ces victimes non fautives ?

Même si on pouvait, à la rigueur, admettre le refus (très sévère) de l'indemnisation pour faute intentionnelle, rien ne peut justifier l'exclusion des éventuels ayants droit, non fautifs, qui sont déjà victimes d'une telle situation.

Cette disposition de l'article 6 du Décret 80-37, qui va à l'encontre de l'esprit même de l'ordonnance, est le seul cas où, la faute de leur auteur est opposée à des ayants droit ; dans tous les autres cas, ils entrent dans le cadre de l'indemnisation de plein droit, que ce soit ceux du conducteur en état d'ivresse, ou drogué, ou ceux du voleur ou de ses complices (articles 13, 14 et 15 de l'ordonnance).

S'agirait-il ici d'une inadvertance ou d'une maladresse du pouvoir réglementaire ? En tout état de cause, on aurait pu faire l'économie de cette mesure, surtout que d'un point de vue pratique, elle serait difficilement applicable, car se poserait un réel problème de preuve de la recherche intentionnelle du dommage.

En dehors de ces cas, où le conducteur-victime, (associé ou non au propriétaire), est totalement exclu de l'indemnisation de ses dommages corporels, quelles sont les autres fautes qui peuvent peser sur son indemnisation ?

❖ Les autres fautes du conducteur susceptibles de peser sur son indemnisation : En dehors des cas cités précédemment, les fautes reprochées au conducteur-victime, constituent généralement, une violation du code de la route, imprudence du conducteur, refus de priorité, vitesse excessive, non respect de signalisation routière, défaut de maîtrise du véhicule, utilisation du téléphone portable etc.

Ces fautes ne sont toutefois pas présumées, elles devront être prouvées par le débiteur de l'indemnisation, notamment, en cas d'absence de PV de Police ou de Gendarmerie.

La question se pose de savoir si n'importe quelle faute, fut-elle légère, pourrait être retenue contre lui, et peser sur son droit à indemnisation. Si l'on s'en tient au contenu de l'article 13 de l'ordonnance, la réponse ne peut être que positive, et ce, à partir du moment où sa responsabilité serait engagée à quelque degré que ce soit.

Il s'agit bien là, d'établir un lien entre sa faute et le dommage qu'il a subi, c'est-à-dire d'un retour à la notion de causalité, dans le cadre de la responsabilité civile.

Ce sera donc aux tribunaux de décider si l'attitude reprochée au conducteur, a contribué à la réalisation de son propre préjudice, d'en apprécier l'impact, et cela, eu égard à l'analyse des circonstances de l'accident, et par voie de conséquence, réduire ou exclure totalement la réparation, proportionnellement au rôle joué par sa faute.

Il n'en demeure pas moins que l'opportunité de la réduction ou de la suppression de l'indemnisation du conducteur, reste soumise au pouvoir d'appréciation du juge, (certes aidé par le PV de police ou de gendarmerie), sauf dans les situations nommément précisées par le législateur, des exclusions et des déchéances de la garantie.

Par contre, le conducteur pourra prétendre au bénéfice du droit à indemnisation, conformément à l'article 8 de l'ordonnance, s'il est démontré qu'il n'est pas responsable de l'accident ; ce sera le cas notamment, conformément aux règles de la responsabilité délictuelle, s'il est totalement exonéré de sa responsabilité, soit par la preuve d'une absence de faute ou d'une cause étrangère ; il en sera de même, si les causes de l'accident et des responsabilités restent indéterminées, ou même en cas de collision entre deux ou plusieurs véhicules (auquel cas, son droit pourra s'exercer à l'encontre d'un autre conducteur). Une autre catégorie de victimes, pourra désormais invoquer l'application de l'ordonnance de 1974, il s'agit en l'espèce du souscripteur de l'assurance et du propriétaire du véhicule.

5) Le souscripteur et le Propriétaire

Toujours dans un but de généralisation du nouveau régime d'indemnisation à pratiquement toutes les victimes, l'alinéa 2 de l'article 8 précité souligne, que ce droit à indemnisation est étendu au **souscripteur** de l'assurance, ainsi qu'au **propriétaire** du véhicule, qui pourront désormais obtenir réparation de leurs préjudices corporels, en vertu de l'ordonnance de 1974, à condition qu'au moment de l'accident ils soient passagers.

- Si pour le souscripteur, ce texte constitue une amélioration certaine, il n'en est pas de même pour le propriétaire, pour lequel un bémol doit être apporté quant à son indemnisation.

En effet, le souscripteur, n'étant pas considéré auparavant comme un tiers, n'entrait pas dans le cadre de l'assurance obligatoire ; désormais, il fait partie de la catégorie des victimes indemnisées automatiquement.

- Par contre, pour ce qui est du propriétaire, il bénéficie en principe du droit à indemnisation systématique, mais en vertu des décrets d'application du 16 Février 1980⁴⁶, il peut être déchu de ce droit dans les conditions suivantes :

- Il sera tout d'abord déchu de toute indemnisation, lorsqu'il est lui-même l'assuré, et qu'il s'avère être l'auteur intentionnel de son propre dommage corporel⁴⁷ ; ce cas de figure, déjà signalé précédemment, concerne tous les auteurs intentionnels en général, et constitue soit un suicide ou une tentative de suicide, ou même, une éventuelle infraction pénale.
- Il sera aussi déchu de toute garantie, (seul ou associé à ce niveau au conducteur), *«si au moment du sinistre, il a transporté des personnes à titre onéreux, sans l'autorisation préalable réglementaire, dans le cas où ces personnes ont subi des dommages corporels»*, ou bien s'il a *« effectué un transport de personnes ou d'objets non conformes aux conditions de sécurité fixées par les dispositions légales et réglementaires en vigueur⁴⁸ »*

⁴⁶ Décret n° 80-34 : art.5 (2° et 3°) et l'article 7 (d) et (e) du Décret 80-37

⁴⁷ Article 3 du décret 80-34 1°.

⁴⁸ Article 5 du même décret, 2° et 3°

- Par contre, tout comme pour le conducteur, sa responsabilité est « aménagée », et il pourra prétendre à une réparation de son dommage corporel, s'il souffre d'une incapacité permanente partielle supérieure à 66%.

Après nous être penchés sur les principes de l'automaticité et celui de la généralisation de l'indemnisation, principes qui ont constitué le cheval de bataille du législateur, il convient de nous poser ensuite, la question de savoir, qui doit garantir l'indemnisation des victimes de la route ? Ce sera l'objet de notre 3^{ème} point, à savoir le principe de la garantie de l'indemnisation.

C) Le Principe de la Garantie de l'Indemnisation

L'indemnisation systématique et généralisée des victimes de la route, telle que consacrée par l'ordonnance du 30 Janvier 1974, ne peut être réalisable que si les victimes sont assurées de l'effectivité de leur indemnisation ; c'est là, précisément, que réside la logique indemnitaire du législateur : assurer aux victimes une indemnisation certaine. Cela présuppose donc la solvabilité du débiteur de l'indemnité, solvabilité qui ne peut être garantie, que grâce à l'instauration d'un régime d'assurance obligatoire (1), ou à défaut, de l'intervention d'un fonds spécial de garantie(2), et ce, au titre de la solidarité nationale.

Avant de nous pencher sur les obligations de l'assurance, débitrice de l'indemnisation, il nous faut noter que l'article 2 de l'ordonnance précise que l'Etat est son propre assureur, dans les termes suivants : « *L'Etat, dispensé de l'obligation d'assurance, est tenu pour les véhicules dont il est propriétaire ou dont il a la garde, des obligations d'un assureur* »

1) L'Obligation légale d'assurance auprès des organismes habilités

a) L'affirmation de l'obligation

Cette obligation découle de l'article 1^{er} (alinéa 1^{er}) de l'ordonnance du 30 Janvier 1974, qui décrète que : « *Tout propriétaire d'un véhicule doit avant de le mettre en circulation, souscrire une assurance couvrant les dommages causés aux tiers par ce véhicule* ».

L'article 5 de la même ordonnance désigne bien les compagnies d'assurance comme débitrices de cette obligation d'assurance : « *Le contrat relatif à l'obligation d'assurance doit être souscrit auprès des entreprises habilitées à pratiquer les opérations d'assurance, et ce, dans les conditions prévues par les lois et règlements subséquents en vigueur ?* »

Il faut noter que cette obligation d'assurance n'est certes pas une innovation de l'ordonnance de 1974, mais qu'elle existait en droit algérien, bien auparavant, et ce, dès 1962, avec la reconduction de la loi française du 27 Février 1958.

Mais, c'est bien cette ordonnance, relative à l'obligation d'assurance des véhicules automobiles et au régime d'indemnisation des dommages⁴⁹, qui constitue le 1^{er} texte algérien en la matière ; l'originalité de ce texte a été de dépasser le principe de la réparation fondée exclusivement sur la responsabilité, en instaurant, en matière d'accidents de la circulation, non seulement un système d'indemnisation automatique, mais en étendant aussi, le champ d'application de ce droit,

Ceci étant, quel est donc le contenu de cette obligation légale ? L'article 4 de la même ordonnance, précise que « *l'obligation d'assurance doit couvrir la responsabilité civile du souscripteur du contrat, du propriétaire du véhicule ainsi que celle de toute personne ayant, avec leur autorisation, la garde ou la conduite de ce véhicule ...* ».

Que faut-il comprendre de la lecture de ce texte ? La première constatation que nous sommes appelés à faire, est que la réparation des dommages consécutifs à un accident de la circulation, dans lequel est impliqué un véhicule terrestre à moteur, objet de l'assurance obligatoire, pèse sur les sociétés d'assurance, premières débitrices de l'indemnité.

⁴⁹ Complétée et modifiée par la loi n°88-31 du 19 Juillet 1988 (JO n° 29 du 20 Juillet 1988 P 804)

b) Contenu de l'obligation

Mais, surtout, comment doit-on interpréter ce texte, sachant que l'assurance automobile constitue une assurance de responsabilité ? Doit-on en déduire par là, qu'il s'agit d'assujettir l'indemnisation des victimes, à une éventuelle « responsabilité civile » de l'assuré ?

Malgré la rédaction quelque peu surprenante de cet article 4, il ne fait aucun doute que la réponse ne peut être que négative ; la raison en est, qu'une telle exégèse réduirait à néant la protection des victimes de la route, préconisée par le législateur ; revenir à une telle interprétation, remettrait en cause tout l'édifice du droit de l'indemnisation systématique, tel que consacré par l'ordonnance du 30 Janvier 1974, par ses décrets d'application en date du 19 Février 1980, et par la loi du 19 Juillet 1988 modifiant et complétant la dite ordonnance !!

Aussi, bien que cette disposition semble en totale contradiction avec les articles 1 et 8 du même texte, on peut tenter de l'expliquer, avec tout de même une sérieuse réserve, c'est qu'il ne saurait être question d'un retour à la notion de responsabilité.

■ La 1^{ère} interprétation que l'on pourrait donner à ce texte, serait qu'il concernerait seulement la réparation des dommages matériels, pour lesquels effectivement les règles de la responsabilité continuent de s'appliquer. Cette interprétation, qui n'est pas aussi irrationnelle qu'elle pourrait le paraître, se justifierait par 2 points :

- ✓ Tout d'abord le législateur n'a pas expressément réservé l'application de l'ordonnance aux seuls dommages corporels, preuve en est, son intitulé « *Ordonnance relative à l'obligation d'assurance des véhicules automobiles et au régime d'indemnisation des dommages* »
- ✓ Ensuite, il faut noter que la section II du titre II, s'intitule « *Réparation des dommages matériels* »

Il pourrait donc s'agir d'une relative maladresse des rédacteurs du texte dans le classement des articles. Ceci étant, il n'en demeure pas moins, que cette ordonnance concerne réellement l'indemnisation du seul dommage corporel ; les quelques références aux dommages matériels (toujours régis par le droit de la responsabilité) n'ont vraiment pas leur place dans ce texte.

- La seconde explication, plus juridique, se trouve dans l'énoncé de l'article 1^{er} de l'ordonnance, qui précise que l'obligation d'assurance doit « couvrir les dommages causés aux tiers par ce véhicule ».

Même si on ne peut que regretter la formule de « *causés aux tiers* », (qui rappelle la causalité et la responsabilité), il s'agit bien en l'espèce d'une assurance de dommages, et non d'une assurance de responsabilité. En effet, dans cette dernière, l'assureur n'entre en jeu, qu'après la preuve dûment établie de la responsabilité de l'assuré, et ce, pour se substituer à lui, dans le paiement de l'indemnité. Par contre, dans l'assurance de dommages, point n'est besoin de chercher un responsable, l'assureur du véhicule impliqué dans l'accident est tenu de par la loi, de verser l'indemnité due à la victime⁵⁰.

- La dernière interprétation que l'on pourrait également donner, et elle serait la plus logique, concerne le rôle de l'implication du véhicule dans l'accident ; la notion est comprise de façon tellement large, que l'assureur d'un véhicule impliqué, se trouve de droit, débiteur de l'indemnisation, en dehors de toute recherche de responsabilité de l'assuré.

Ainsi, l'indemnisation du dommage corporel des victimes de la route, n'est pas soumise aux règles de la responsabilité civile ; elle trouve plutôt son fondement dans la relation contractuelle entre l'assureur du véhicule impliqué et l'assuré (responsable ou non), relation justifiant dès lors le paiement de l'indemnité due.

L'assureur du véhicule impliqué, ne couvre pas une dette de responsabilité de l'assuré, mais il doit honorer une créance d'indemnisation au profit de la victime ; celle-ci dispose donc contre lui d'un droit qui lui est personnel, s'apparentant à une action directe, lui permettant ainsi, la garantie d'une indemnisation automatique et plus rapide, conformément au Droit à indemnisation tel que consacré par les textes.

Ce qu'il faut véritablement retenir, de tout ce qui vient d'être dit, c'est que l'indemnisation des dommages corporels des victimes de la route, ne doit souffrir d'aucune concession ; on se doit de donner tout son sens à la réforme, et surtout ne pas appréhender le contenu des textes y afférant, avec les principes de la responsabilité civile.

⁵⁰ Tout en ayant le même objectif, à savoir la réparation des dommages, la distinction entre les 2 formes est importante, notamment quant au fondement et à la mise en œuvre de l'indemnisation.

Il s'agit bien là d'un régime spécial d'indemnisation, autonome, seul applicable dans ce domaine ; preuve en est, son large champ d'application : sont concernées toutes les victimes, leurs ayants droit, (inopposabilité des fautes du de cujus) et même les conducteurs fautifs qui bénéficient, dans certains cas d'une « responsabilité aménagée ».

Ceci dit, en cas de défaut d'assurance, de déchéances ou d'exclusions de garantie, le Fonds spécial d'indemnisation prend le relais de l'indemnisation, ce qui fera l'objet de notre 2^{ème} point.

2) La Garantie de l'Indemnisation par le Fonds Spécial d'Indemnisation

Cette garantie est établie par l'article 9 de l'ordonnance du 30 Janvier 1974, dans les termes suivants : « *Pour toute indemnisation rejetée par une compagnie d'assurance, en raison d'une non-garantie ou d'une déchéance de garantie, dont les cas seront précisés par décret⁵¹, le fonds spécial d'indemnisation supportera le montant de ces dommages dans les conditions prévues au titre III de la présente ordonnance* »

La création du Fonds Spécial d'Indemnisation (FSI), dans le droit algérien, en 1970⁵², permet ainsi, dans certains cas de non indemnisation par l'assurance, de prendre le relais auprès des victimes de la route.

En faisant l'historique de ce fonds, on se rend compte que cet organisme existait déjà, en Algérie, bien avant la promulgation de l'ordonnance de 1974, et au-delà encore.

En effet, dès 1951, fut créé en France, le Fonds de garantie automobile, qui avait pour objet la prise en charge « *des victimes d'accidents corporels causés par des véhicules terrestres à moteur, dont les conducteurs demeuraient inconnus, insolubles ou non assurés⁵³* », et ceci, avant l'instauration de l'obligation légale d'assurance, incluse dans la loi du 27 Février 1958.

Cette loi française du 31 Décembre 1951, a tout naturellement été reconduite dans la législation algérienne en 1962, jusqu'en 1970.

⁵¹ Décret 80-34, articles 3 alinéas 1 et 5 ; décret 80-37 articles 6 et 7 ;

⁵² Ordonnance n° 69-107 du 31 décembre 1969 portant loi de finances pour 1970, en ses articles 70 à 74

⁵³ Loi française n°51-1508 du 31 décembre 1951

Le Fonds Spécial d'Indemnisation en Algérie, avait donc en charge l'indemnisation des victimes d'accidents de circulation, dans les conditions prévues par l'ordonnance du 31 décembre 1969 portant loi de finances pour 1970 précitée, en son article 70 : *« il est institué un fonds spécial d'indemnisation de victimes d'accidents de la circulation causés par les véhicules terrestres à moteur. Ce fonds est chargé de supporter tout ou partie des indemnités allouées aux victimes d'accidents corporels ou à leurs ayants droit, lorsque ces accidents, ouvrant droit à réparation, ont été causés par des véhicules automobiles et dans le cas où le responsable des dommages demeure inconnu, et se trouve au moment de l'accident, déchu de la garantie ou insuffisamment couvert ou se révèle totalement ou partiellement insolvable. »*

L'ordonnance de 1974, modifiant certains articles⁵⁴, en a précisé son objet, son champ d'application et son organisation⁵⁵.

C'est ainsi que l'article 24 de l'ordonnance, quelque peu modifié, mais dont le contenu reste le même dispose que : *« L'objet du fonds spécial d'indemnisation, institué par l'article 70 de l'ordonnance n° 69-07 du 31 décembre 1969, portant loi de finances pour 1970, est modifié comme suit :*

Le fonds spécial d'indemnisation est chargé de supporter tout ou partie des indemnités allouées aux victimes d'accidents corporels ou à leurs ayants droit, lorsque ces accidents, ouvrant droit à réparation, ont été causés par des véhicules terrestres à moteur, dans le cas où le responsable des dommages demeure inconnu, ou se trouve au moment de l'accident, déchu de la garantie ou insuffisamment couvert, ou non assuré ou se révèle totalement ou partiellement insolvable »

Ainsi donc, le Fonds Spécial d'Indemnisation, permet de garantir l'indemnisation des victimes de la route, confrontées au défaut d'assurance du véhicule impliqué ; ce sera le cas des victimes ou de leurs ayants droit quand l'auteur du dommage est inconnu, qu'il aurait pris la fuite, ou même si la société d'assurance est insolvable.

Une autre attribution du fonds spécial d'indemnisation, prise dans l'intérêt des victimes, est à signaler ; il s'agit de l'article 11 de l'ordonnance de 1974 qui précise : *« En cas de confusion ou de concomitance ou de*

⁵⁴ Voir l'article 25 de l'ordonnance de 1974

⁵⁵ Titre III, articles 24 à 36

⁵⁵ Décret exécutif n° 04-103 du 5 Avril 2004 portant création du FGA

multiplicité d'accidents ayant entraîné des dommages corporels, l'indemnisation de ou des victimes sera prise en charge par le fonds spécial d'indemnisation, qui sera subrogé dans les droits des victimes, vis-à-vis de l'auteur de l'accident ou de la personne civilement responsable »

Ainsi, en cas de collision en chaîne, lorsque plusieurs véhicules motorisés sont impliqués dans l'accident, qu'ils y soient intervenus à quelque titre que ce soit, le législateur met à la charge de ce fonds, l'indemnité due aux victimes, tout en lui réservant un recours contre les auteurs responsables.

D'autres textes sont venus, ultérieurement, définir les règles, les mécanismes d'organisation et de mise en œuvre de son activité.

- Il s'agit tout d'abord du Décret 80- 37 du 16 février 1980 fixant les conditions d'application de l'article 32 (e)⁵⁶, remplacé par l'article 19 du décret, et de l'article 34 de l'ordonnance 74-15 du 30 Janvier 1974, et relatifs aux règles de fonctionnement et aux mécanismes d'intervention du fonds spécial d'indemnisation

- Il s'agit aussi, de la loi n°88-31, qui a complété les conditions de fonctionnement du fonds. Citons tout de même parmi ses dispositions, l'article 16 en son alinéa 1^{er} qui cite pour la 1^{ère} fois, la possibilité d'une indemnisation « à l'amiable ».

Il faut noter enfin, le Fonds de Garantie Automobile, doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière, est venu remplacer le Fonds Spécial d'Indemnisation ; il a ainsi, été créé par un décret exécutif ⁵⁷ du 05 Avril 2004, en application de l'article 117 de la loi de finances pour 2003, et son activité est rattachée uniquement, aux accidents de la circulation.

De tout ce qui précède, un constat est à faire : l'inadaptation des règles de la responsabilité civile, dans le domaine des accidents de la circulation, n'est plus à démontrer, ni chez nous, en Algérie, ni dans l'immense majorité des pays, (même ceux qui maintiennent la notion de faute)

En effet, peu de pays, à cette époque, même parmi les plus avancés sur le plan de l'indemnisation du dommage corporel, n'ont pas osé ou n'ont pas pu⁵⁸ inscrire un tel droit dans leur législation. Il y a eu pourtant des

⁵⁶ Concernant le recouvrement de la contribution des assurés en faveur du FSI

⁵⁷ Décret exécutif n° 04-103 du 05 avril 2004, JO n° 21 P 5

⁵⁸ Voir notamment le 1^{er} projet TUNC en 1960, 1966... ; voir aussi le travail considérable et impressionnant de la jurisprudence française en la matière depuis les

précurseurs dans ce domaine qui ont ouvert la voie ; citons tout d'abord, en tout bien tout honneur, les Etats Unis avec leur système de « no fault » ; la Nouvelle Zélande 1972 ; d'autres on suivi dans cette perspective indemnitaire tels le Québec, la Suède ...

Aussi, il n'est pas peu de dire, que le législateur algérien pouvait à juste titre s'enorgueillir de la consécration d'un droit à indemnisation, autonome, indépendant des règles du droit commun, au profit des victimes de la route, et ce, dès 1974.

Certes, nous nous devons tout même de noter, que notre législateur a bénéficié dans ce domaine, des travaux du Professeur A. Tunc, ami de l'Algérie, dont on peut dire qu'il a été le père spirituel de cette évolution extraordinaire ; mais, il faut pourtant souligner qu'il n'a pu concrétiser ce principe dans son propre pays, que bien des années après, sans toutefois aller jusqu'au bout de la logique indemnitaire, notamment en ce qui concerne le rôle de la faute de la victime !

C'était donc tout à la gloire de l'Algérie que d'avoir consacré un tel droit dans sa jeune législation !!! Et pourtant !!! L'ordonnance du 30 janvier 1974, précitée, a été très mal accueillie par tous ceux qui étaient concernés par son application.

Ceci nous amènera à mettre en exergue, les difficultés d'application de l'ordonnance du 30 Janvier 1974 .

SECTION 2 / LES DIFFICULTES D'APPLICATION DE L'ORDONNANCE DE 1974

Pourquoi un texte qui se voulait précurseur, novateur, et surtout qui aurait été promulgué dans l'intérêt des victimes, a-t-il fait l'objet d'un rejet ?

Pourtant, lorsqu'on analyse les avancées considérables contenues dans l'ordonnance de 1974, (automaticité, généralisation, facilité, garantie de l'indemnisation), on ne peut que s'interroger sur les réticences, voire même l'hostilité qu'elle a suscitée. Il faut cependant, bien reconnaître que, dans ce domaine, les résultats n'ont pas été à la hauteur des attentes, même si les objectifs étaient louables.

arrêts Teffaine et Jand'heur, jusqu'à l'arrêt Desmares et enfin la consécration législative avec la loi Badinter di 5 Juillet 1985)

Cette ordonnance a mis tout le monde mal à l'aise : magistrats, victimes et même paradoxalement, les sociétés d'assurances, à qui elle pouvait profiter dans certains cas.

Face à cet état de fait, dû, notamment, à la relative imperfection des textes (§1), les tribunaux ont choisi, de ne pas l'appliquer (§2) ; le législateur, quant à lui, n'est intervenu que bien des années après, en 1988, pour tenter d'assouplir les méthodes d'indemnisation, sources de situations, souvent très injustes pour les victimes (§3) .

§ 1 : L'IMPERFECTION DES TEXTES

Si la consécration d'un droit à indemnisation représente aujourd'hui, et sans nul doute, un progrès socialement nécessaire, adapté aux problèmes des victimes de la route, il faut tout de même, préciser qu'un tel système ne peut être efficace, que s'il tient compte des conséquences économiques sur les débiteurs de l'indemnisation.

Certes, on ne peut oublier que les sociétés d'assurances, jouent un rôle important dans l'activité et le financement économique du pays, et qu'elles ne pourraient sans danger, pour leur gestion, supporter des charges d'indemnisations trop lourdes ; ce serait effectivement le cas si tous les préjudices subis par les victimes de la route, devaient bénéficier d'une indemnisation intégrale, et ce, sans prendre en considération le rôle de la faute de la victime, ou l'existence d'une cause étrangère.

C'est ainsi que le législateur qui ne pouvait ignorer ces données, a donc opté pour une réparation forfaitaire, calculée par référence à un barème, à une base de calcul et à des plafonnements. Sans véritablement remettre en cause ce choix, (même s'il peut prêter à discussion), force est de reconnaître que, malgré son caractère avant-gardiste, ce droit de l'indemnisation, n'a pas rempli toutes les obligations qui auraient dû, découler d'une véritable perspective indemnitaire.

Dans ce domaine, le législateur a péché par excès, en ce qui concerne le montant des indemnisations prévues (A), les personnes garanties (B), et enfin les chefs de préjudice réparables (C)

A / Les insuffisances de l'ordonnance quant au montant de l'indemnisation

Ce qui pose problème, concernant le montant des indemnités proposées par l'ordonnance, c'est la sous indemnisation manifeste des victimes.

Obligé de choisir entre 2 impératifs - indemniser pratiquement toutes les victimes, sans pour autant faire peser sur les charges des assurances- (nationalisées à l'époque), le législateur n'a hélas pas trouvé le bon équilibre ; entre d'une part le droit des victimes, et d'autre part les intérêts financiers des assureurs, deux intérêts complètement divergents, le plateau de la balance législative a plutôt pencher vers la stabilité financière des sociétés d'assurance, et ce, aux dépens des victimes.

C'est ainsi que, les indemnités prévues, sensées apporter un soutien aux victimes de la route, se sont avérées dérisoires, souvent indécentes, très loin de la réalité des dommages subis.

1) Nous noterons tout d'abord, que c'est le salaire ou le revenu professionnel de la victime, net d'impôts, de charges et d'indemnités non imposables, qui sert de base au calcul de l'indemnité ; si le montant de ce salaire ou de ce revenu ne peut être pris en considération au dessous d'un minimum annuel de 4.500 DA, là où le bât blesse c'est qu'il ne saurait dépasser la somme de 24.000 DA par an,⁵⁹ alors que de nombreuses victimes bénéficiaient d'un salaire bien plus élevé.

2) Partant de cette base de calcul et du plafond imposé par le texte, nous remarquerons que l'indemnisation de l'incapacité temporaire de travail (ITT) n'est couverte qu'à 80 % de ce salaire ou du revenu professionnel⁶⁰, pour des victimes déjà dans le malheur, cette diminution est intolérable.⁶¹

3) De même, l'incapacité permanente partielle ou totale est indemnisée sur la base d'un calcul au point, suivant un tableau dégressif : plus le salaire est élevé, plus l'indemnisation de l'IPP diminue, tout en sachant, encore une fois, que cette indemnisation sera figée au-delà d'un salaire ou d'un revenu de 24.000 DA par an !

⁵⁹ Annexe I de l'ordonnance

⁶⁰ Annexe II de l'ordonnance

⁶¹ Voir cependant les modifications de la loi de 1988

4) Il faut souligner aussi, qu'en choisissant le système du barème et celui d'une base de calcul fondée sur un salaire ou un revenu professionnel plafonné, le législateur a opté pour une véritable standardisation des préjudices ; aucune différence n'est faite dans la prise en charge de l'IPP, entre l'incapacité physiologique permanente (n'ayant pas d'impact sur les revenus de la victime) et l'incapacité professionnelle permanente (ayant de sérieuses conséquences sur la vie professionnelle de la victime).

5) Citons aussi, le chiffrage quelque peu malsain, concernant le montant de l'indemnité due, en cas de décès d'un enfant mineur : de 1 jour à 6 ans, il correspond à une indemnité d'un un montant de 5.000 DA que se partageront les deux parents ; toutefois, s'ils ont « la chance » de perdre leur enfant âgé de 6 ans et 1 jour jusqu'à 21 ans, ils pourront alors bénéficier d'un bon « pactole » équivalent à 10.000 DA pour les deux⁶². Cette indemnisation scandaleuse ne peut qu'être dégradante pour la valeur de la personne humaine !!!

6) Notons aussi, le sort peu envieux des veuves d'un de cujus polygame, tenues de partager l'indemnité prévue par la loi. Cette mesure est un non-sens : l'indemnisation des ayants droit est un droit personnel, trouvant sa source dans le décès accidentel d'une victime de la route, et non dans le droit des successions.

La polygamie, (ou dirons-nous plutôt aujourd'hui la bigamie, est une situation reconnue par le droit positif, (même si elle est soumise à des conditions strictes) ; aussi, en principe, chaque veuve devrait bénéficier d'une indemnisation à titre individuel.

Mais peut-être que, si elles ont partagé un mari lorsqu'il était vivant, il ne serait que justice, qu'elles partagent l'indemnité à son décès : pourrait-on penser aussi, qu'il s'agirait là d'un moyen comme un autre, pour tenter d'enrayer le phénomène de la bigamie ! Ces interprétations peu avantageuses pour ces dames, ne sont reconnaissons-le, que des plaisanteries légères. Il ne fait aucun doute, que ce sont des raisons économiques, qui ont véritablement prévalu à un tel partage de l'indemnité entre les veuves, et là encore c'est quelque chose de révoltant !

Ces quelques exemples mettent en évidence l'injustice à laquelle peuvent être confrontées certaines victimes, quant à l'importance et à la réalité de leur indemnisation.

⁶² Annexe VIII de l'ordonnance.

Bien plus, à partir du moment où le législateur n'a pas tenu compte de la dépréciation constante de la monnaie, qu'il n'a prévu aucune possibilité de réévaluation du calcul de l'indemnisation, force est d'affirmer qu'un tel barème, aussi rigide, constitue un défi à toute justice sociale, à toute justice tout court, et même dirons-nous à un incontestable déni de justice⁶³.

Ceci dit, le quantum de l'indemnisation n'a pas été la seule raison de la non-application de ce texte par les tribunaux ; l'ordonnance a aussi pécher, mais cette fois-ci par défaut, en ce qui concerne l'indemnisation de certaines victimes.

B / Les insuffisances de l'ordonnance de 1974 quant aux personnes garanties

Comme il a été souligné précédemment, l'article 8 de l'ordonnance, pose le principe de la généralisation de l'indemnisation au profit de toutes les victimes de la route, sauf pour certaines d'entre elles, dont les fautes sont prises en considération, mesures, somme toute, relativement logiques.

Bien plus, en règle générale, en cas de décès, les fautes d'une victime, déchu ou exclue de la garantie, ne sont jamais opposables à ses ayants droit (que ce soit ceux d'un conducteur ivre ou drogué, ou transporteur clandestin, et même ceux du voleur et de ses complices...)

Comment expliquer dès lors, que certains ayants droit sont, soit totalement écartés de l'indemnisation, soit pour le moins, désavantagés par rapport à ceux du même rang, alors même, que rien ne peut leur être reproché ?

1° Citons en 1^{er} lieu, l'exclusion, quelque peu surprenante, des enfants « majeurs » du de cujus ; si l'on sait que la majorité est fixée à 19 ans⁶⁴, doit-on en conclure que la perte d'un père ou d'une mère ne les concernerait plus sur le plan matériel ? Certes, le texte souligne bien, que l'indemnisation concerne aussi « d'autres personnes à charge au sens de la sécurité sociale ⁶⁵ » ; il s'agirait notamment des enfants de moins de 21 ans, sous contrat d'apprentissage, ou poursuivant leurs études, ou sous traitement

⁶³ Heureusement comme on le verra ultérieurement, la loi de 1988 a quelque peu tempéré ces dispositions.

⁶⁴ Article 40 du code civil

⁶⁵ Article 67 de la loi n° 83-11 du 2 Juillet 1983 relative aux assurances sociales JO du 5 Juillet 1983 P 1203.

médical ayant débuté avant cet âge, des filles quel que soit leur âge, si elles n'ont pas de revenu, ainsi que de infirmes ou atteints de maladie chronique etc.

2° Il faut citer en second lieu, la discrimination, particulièrement choquante qui est effectuée entre les ayants droit mineurs, suite au décès du père ou de la mère : les 1^{er} et 2^{ème} enfants mineurs à charge bénéficient chacun de 15 % du capital constitutif ou de la rente, tandis que le 3^{ème} enfant mineur et les suivants ne seront indemnisés qu'à raison de 10 % chacun ; cette disposition scandaleuse conduit à un véritable droit d'aînesse, défavorisant le reste de la fratrie. Pourquoi une différence aussi injuste entre des frères et sœurs, qui pourtant subissent le même dommage ? Peut-on vraiment penser que les deux premiers ont plus de besoins que les autres, alors qu'ils sont tous mineurs⁶⁶ ? Il faut quand même signaler, à l'actif des rédacteurs de l'ordonnance, que « les enfants mineurs, orphelins intégraux, bénéficient à parts égales, de la fraction d'indemnité prévue en cas d'accident pour le conjoint de la victime ». Faut-il applaudir à une telle générosité ?

3° Une autre faiblesse du texte de 1974 concerne la réparation du dommage corporel des conducteurs-victimes, que certains ont appelé « les oubliés » de la loi ; il est vraiment regrettable que leur indemnisation doive dépendre de leur faute, aussi légère soit-elle, surtout que les raisons qui justifient une telle mesure ne concordent pas avec une véritable dynamique indemnitaire.

De plus, en cas de collision de deux ou plusieurs véhicules, chaque conducteur, quelle que soit l'étendue de ses préjudices corporels, devra attendre pour être indemnisé, la tenue d'un procès pour la répartition de la responsabilité entre eux, et ce, en fonction de la part de la faute imputable à chacun : on est bien loin du droit à indemnisation automatique ! Laissons le droit pénal sanctionner ce type de comportement, qui n'est ni plus ni moins, qu'une infraction au code de la route ! Occupons-nous plutôt, uniquement de

⁶⁶ Cour suprême : arrêt du 19/07/1989 (non publié) : « Attendu qu'en cas de décès de la victime... le partage du capital ou la rente se fait comme suit ;

- le ou les conjoints : 30%
- le père et la mère dont la victime avait la charge : 10%
- les premier et le second, enfants mineurs à la charge de la victime : 15% pour chacun d'entre eux
- le troisième enfant mineur à charge et les autres : 15% pour chacun d'entre eux. »

l'indemnisation de toutes les victimes de la route, par le biais de l'assurance, qui serait ainsi tenue de garantir tous les usagers de la route, conducteurs compris, indépendamment des considérations d'ordre moral ou économique.

4° Enfin, il faut noter un cas de non-indemnisation de certains ayants droit, prévu par l'article 6 du décret 80-37 du 16 Février 1980 qui dispose que : *« sont exclus du bénéfice de l'indemnisation par le fonds spécial d'indemnisation, l'auteur des dommages causés intentionnellement, ainsi que ses ayants droit »*

Si l'exclusion de l'auteur des dommages causés intentionnellement est relativement logique, par contre, celle de ses ayants droit en cas de décès, ne peut que nous interpellier.

Rappelons tout d'abord, que le texte concernerait, non seulement un de cujus conducteur, mais aussi piéton, cycliste ou même passager, et qui aurait provoqué volontairement des dommages corporels, soit à lui-même (c'est le cas d'un suicide ou d'une tentative de suicide), soit à des tiers (ce peut être le cas d'une infraction pénale si le véhicule est utilisé comme une arme).

Cette disposition est déconcertante, eu égard à l'esprit de l'ordonnance : pourquoi refuser l'indemnisation à cette catégorie de victimes, alors que dans tous les autres cas, la faute d'un de cujus n'est jamais opposable à ses ayants droit, que ce soit ceux du conducteur en état d'ivresse, ou drogué, ou ceux du voleur ou de ses complices⁶⁷.

Notons tout de même qu'il s'agit là du seul cas d'exclusion d'ayants droit dans le domaine des accidents de la circulation. Comment alors interpréter une telle disposition, particulièrement injuste, à l'égard d'une catégorie de victimes qui n'a elle-même commis aucune faute ?

De plus, il faut noter que cet article 6 est en contradiction totale avec l'article 24 alinéa 2 de l'ordonnance qui détermine le domaine d'application du Fonds Spécial d'Indemnisation : *« Le fonds spécial d'indemnisation est chargé de supporter tout ou partie des indemnités allouées aux victimes d'accidents corporels ou à leurs ayants droit, lorsque ces accidents, ouvrant droit à réparation, ont été causés par des véhicules terrestres à moteur dans le cas où le responsable des dommages demeure inconnu ou se trouve, au moment*

⁶⁷ Articles 13 et 14 de l'ordonnance

*de l'accident, **déchu de la garantie** ou insuffisamment couvert **ou non assuré** ou se révèle totalement ou partiellement insolvable »*

Sachant qu'un décret d'application ne peut aller à l'encontre du contenu d'un texte de loi, cet article 6 du décret 80-37 du 16 Février 1980, ne pourrait que poser des problèmes d'application, si un tel cas peu probable venait à se présenter (la preuve du caractère intentionnel du de cujus, serait quelque peu difficile à rapporter.

Insuffisances quant au quantum de l'indemnisation, insuffisances quant aux personnes garanties, mais aussi insuffisances quant aux préjudices réparables

C / Les insuffisances de l'ordonnance de 1974 quant aux préjudices réparables

Il faut souligner que dans ce domaine aussi, le législateur n'a pas non plus, été à la hauteur des attentes des victimes, justifiant par là, sans aucun doute, l'attitude négative des tribunaux, à l'égard de l'ordonnance précitée. En effet, contrairement aux règles précédemment en vigueur dans ce domaine, l'ordonnance de 1974, n'a pas intégré de nombreux préjudices dans le principe de l'indemnisation.

Quels sont donc les chefs de préjudices indemnissables ? Nous ne reviendrons pas sur la sous indemnisation des préjudices économiques déjà cités, à savoir l'incapacité temporaire de travail (ITT), et l'incapacité permanente partielle ou totale (IPP).

Par contre, il nous faut signaler **l'indemnisation du préjudice esthétique** ; en effet, c'est le seul cas d'indemnisation, parmi tous les autres préjudices non économiques, qui pourraient atteindre une victime de la route, et encore sous certaines conditions, déterminées par le barème annexé à l'ordonnance, dans les termes suivants : « *L'intervention chirurgicale nécessitée par un préjudice esthétique, est indemnisée sans abattement jusqu'à concurrence de 2.000 DA* ⁶⁸ » ; l'alinéa 2 du même article, « dans un élan de générosité », augmente cette somme jusqu'à un plafond de 6000 DA : « *Au-delà de cette somme, et jusqu'à un plafond de 10.000 DA, une participation de 50 % reste à la charge de l'assureur, sans que l'indemnisation ne puisse excéder 6000 DA* ».

⁶⁸ Vème point de l'annexe alinéa 1er

Le législateur de 1974 a donc opté, même dans ce domaine, pour une réparation forfaitaire, partielle et plafonnée. Que penser du montant scandaleux et de la portée d'une telle disposition ? S'agirait-il d'une aide offerte aux victimes d'un accident de la circulation, pour leur permettre de se refaire une beauté ? Encore que !

N'oublions surtout pas, que même si l'adjectif « esthétique » renvoie souvent à cette notion de beauté, le terme de « préjudice », renvoie quant à lui, surtout à la notion de drame !

En matière juridique, le préjudice esthétique de la victime de la route, celui qui appelle douloureusement à une réparation digne de ce nom, consiste en une déformation de l'aspect physique de la personne, que ce soit des cicatrices sur le visage, une amputation ou mutilation d'un membre, ou toute autre disgrâce touchant le corps humain.

De plus, le texte n'envisage que le cas où le préjudice esthétique nécessite une intervention chirurgicale : il s'agit donc bien, en l'espèce, plus d'une chirurgie réparatrice, que d'une chirurgie esthétique à proprement parler.

Dés lors, peut-on vraiment imaginer que les sommes indécentes « octroyées » par le barème de 1974, constitueraient une panacée dans ce domaine ? Peut-on véritablement parler de la consécration d'un droit à indemnisation, quand ce type de dommage ne prévoit que ce type de réparation⁶⁹ ?

Ceci dit, les questions que l'on serait amené à se poser seraient de savoir, si la victime peut bénéficier de l'indemnité, même si elle ne subit pas la dite intervention ; de même est-elle tenue d'en avancer les frais et se faire rembourser par la suite, ou bien doit-elle attendre l'expertise et éventuellement une contre expertise ou même un procès, en cas de mésentente ?

Si, comme on vient de le voir, le préjudice esthétique est très mal indemnisé, notons que le *pretium doloris* et le dommage moral quant à eux, sont totalement exclus du droit de l'indemnisation de 1974

L'exclusion du *pretium doloris*⁷⁰ : Comment un droit qui se veut indemnitaire, créé dans l'intérêt des victimes, peut ne pas tenir compte des souffrances endurées par ces dites victimes, suite à un accident de la circulation, notamment pour des enfants, des personnes âgées ou pour des polytraumatisés ? Non ! L'instauration d'un droit de l'indemnisation ne doit

⁶⁹ Voir tout de même la loi de 1988

⁷⁰ Voir cependant la loi de 1988)

pas se faire aux dépens des droits les plus élémentaires de ce type de victimes !

L'exclusion du dommage moral⁷¹ : Dans ce domaine aussi, le législateur de 1974 n'a pas fait de cadeau aux victimes, en excluant le dommage moral de la sphère de l'indemnisation ; il n'a pas fait dans le détail, tous les ayants droit sont exclus : les parents, les conjoints, les frères et sœurs, les personnes à charge.

La perte brutale d'un être cher dans un accident de la circulation, n'a-t-elle comme seules conséquences que les problèmes financiers ? Les parents d'un enfant majeur ne seront concernés par l'indemnisation que s'ils étaient à sa charge, se partageant alors 10 % d'un capital constitutif, plus que négligeable par rapport à la perte subie ; les enfants qu'ils soient mineurs ou majeurs, ne souffrent-ils pas de l'absence, de l'amour, du besoin affectif d'un père ou d'une mère que la route leur a brusquement arraché : là encore point d'égard à cette souffrance morale, seul le dommage économique prime ! Et encore à quel taux ! Le même constat concerne les frères et sœurs du de cujus.

Pourtant, il faut signaler, dans ce rejet total d'une prise en charge du dommage moral, une disposition quelque peu insolite, dans ce schéma indemnitaire relativement sévère ; elle concerne l'indemnisation des parents ou du tuteur légal, en cas de décès d'un enfant mineur, ne justifiant pas d'une activité professionnelle : ils bénéficient d'une indemnité de 5.000 DA si l'enfant est âgé de 1 jour à 6 ans, et de 10.000 DA, s'il a entre 6 et 21 ans ; de plus, le texte précise que « cette indemnisation s'entend frais funéraires non compris ⁷² ».

Comment interpréter cet article ? Ce qui est sûr, c'est qu'il ne s'agit nullement de l'indemnisation d'un préjudice économique, l'enfant mineur décédé dans l'accident étant sans activité professionnelle. Il ne peut donc s'agir, que de la réparation du dommage moral subi par les parents, suite au décès accidentel de leur enfant !

On ne peut que se réjouir d'une telle disposition, même si l'ordonnance ne la qualifie en tant que telle, et quand bien même, le quantum accordé reste insignifiant, l'essentiel est que, dans ce « désert » indemnitaire, la règle juridique, (pour ne pas dire le principe), soit tout de même reconnue !

⁷¹ Voir toutefois la loi de 1988, V, c)

⁷² Annexe VIII de l'ordonnance

Avec l'imperfection des textes que nous venons de dénoncer, un constat est à faire : cette ordonnance, aussi séduisante soit-elle sur le plan des principes, se trouve être en totale contradiction avec le but recherché, à savoir, améliorer et faciliter l'indemnisation des victimes de la route, loin des procédures des prétoires.

Hélas, aucun des 2 objectifs visés n'a véritablement été atteint. Aussi, les tribunaux dans leur grande majorité, ont choisi de ne pas appliquer ces textes, pour des raisons qui n'en n'étaient pas vraiment ; en effet, pour remédier aux situations injustes qui en découleraient, les magistrats ont invoqué des palliatifs qui leur permettaient d'en contourner l'application et ce, de manière « légale » (§2).

§ 2 : LES PALLIATIFS JURISPRUDENTIELS

C'est ainsi que, malgré les tentatives de certaines juridictions⁷³, malgré les demandes de certaines sociétés d'assurance, qui préféraient verser les indemnités forfaitaires prévues par le barème, plutôt que la réparation intégrale découlant des règles de la responsabilité civile, le nouveau droit n'a pas été pris en considération.

D'ailleurs, cette ordonnance du 30 Janvier 1974, qui aurait dû s'imposer dès le 19 Février 1974, date de sa publication au Journal Officiel, n'est en fait, entrée en vigueur, que presque une décennie plus tard, et encore dans la douleur !!!

C'est ainsi que, les demandes d'indemnisation ont continué à transiter par les prétoires, et les magistrats, dans leur grande majorité, ont continué, de façon quasi-constante à ignorer l'application de l'ordonnance, au profit des règles de la responsabilité civile, jugées plus favorables aux victimes.

Et pourtant, ne jetons surtout pas le bébé avec l'eau du bain !!! Tout n'est pas à rejeter dans ce nouveau texte.

L'ordonnance de 1974 a tout de même constitué une grande réforme en matière d'accidents de la circulation. Nous aurions tort, même en présence de certaines imperfections, de minimiser l'apport de cette loi nouvelle ; certaines dispositions se sont avérées futuristes :

⁷³ Qui ont vu leurs décisions systématiquement censurées par la Haute Juridiction

- Citons, en tout 1^{er} lieu, l'affirmation d'un droit systématique de l'indemnisation, en dehors de toute référence à la notion de responsabilité et de causalité,
 - Le refus de la prise en compte de la faute de la victime,
 - La généralisation de l'indemnisation aux ayants droits, auxquels on ne peut plus opposer les fautes de leur auteur
- Un autre aspect positif de l'ordonnance, pris dans le strict intérêt de la victime, est apporté par l'article 11 de l'ordonnance⁷⁴ ; en effet, en cas de pluralité d'auteurs, d'accidents en chaîne, la victime n'aura plus à attendre l'établissement des responsabilités : le Fonds Spécial d'Indemnisation, prendra directement en charge l'indemnisation, et sera ensuite subrogé dans ses droits

Mais, hélas, ce texte avant-gardiste, avait un talon d'Achille : les critères d'indemnisation proposés par le législateur, à savoir, un barème rigide, ne souffrant d'aucune dérogation, et une base de calcul de l'indemnité plus que dérisoire.

Ces critères ont ainsi, entraîné un réel sentiment d'injustice, aussi bien auprès des victimes, que des tribunaux tenus de les appliquer. Que d'illusions perdues et que d'espoirs déçus !

C'est ainsi que, face aux drames de la route, la Cour Suprême, désavouant en cela le législateur, s'est efforcée au prix de certains « subterfuges juridiques », de contourner l'application du texte.

Ainsi, la Cour Suprême a continué, de manière systématique, à statuer en vertu des règles de la responsabilité civile, parfois en dépit du bon sens, sur le fondement de la faute, (article 124 du code civil), souvent sur le fondement de la responsabilité du fait des choses (article 138 du même code), ou même en vertu de l'article 62 du code de commerce (en totale contradiction avec les dispositions de l'ordonnance).

Mais la résistance des tribunaux a consisté, sous couvert de juger en droit, à refuser l'application de l'ordonnance sous l'alibi de l'absence des décrets

⁷⁴ « En cas de confusion ou de concomitance ou de multiplicité d'accidents ayant déterminé des dommages corporels, l'indemnisation de ou des victimes sera prise en charge par le fonds spécial d'indemnisation, qui sera subrogé dans les droits des victimes, vis-à-vis de l'auteur de l'accident ou de la personne civilement responsable »

d'application, bien qu'il ne s'agisse, en aucune manière, d'une condition de non application de l'ordonnance, sauf pour certains articles.

Cependant, après 9 ans de tergiversations, et d'atermoiements, la Cour Suprême est venu mettre un terme à cette « fronde »

L'Obligation d'application de l'Ordonnance de 1974

Par un arrêt du 19 Janvier 1983, la Cour Suprême, a rendu obligatoire l'application stricte de l'ordonnance 74-15 du 30 Janvier 1974, mettant fin à toute controverse en la matière. Elle a ainsi cassé, pour violation de la loi, un arrêt confirmatif de la Cour de Tlemcen qui, avait accordé aux parents d'une victime décédée dans un accident de la circulation, des indemnités en application des règles du droit commun.

Cet arrêt, considéré comme un arrêt de principe, a donc mis fin, dans ce domaine, à la résistance des tribunaux et à des décisions quelque peu hétéroclites en la matière.

A travers cet arrêt, la Haute Juridiction appelle donc les juges du fond, à statuer, en matière d'indemnisation des accidents de la circulation, selon les dispositions du barème annexé à l'ordonnance du 30 Janvier 1974, et ce, de façon exclusive ; elle a ainsi affirmé l'autonomie du droit à indemnisation, indépendant du droit commun, et dont l'application s'avère désormais d'ordre public.

Pourtant, curieusement, la Cour Suprême n'a visé, à travers cette obligation d'application de l'ordonnance, que les accidents survenus à partir du 20 février 1980, date de la publication des Décrets du 16 Février 1980 au Journal Officiel.

Une telle décision appelle de notre part, certaines remarques :

Premièrement, concernant les accidents de la circulation antérieurs à cette date⁷⁵, et qui n'ont pas encore trouvé de solution, est-ce à dire, que l'indemnisation des victimes restera soumise aux règles de la responsabilité civile ? Cette mesure crée un véritable paradoxe : les victimes d'un accident de la circulation survenu le 19 Février 1980, ne seront pas soumises au même régime d'indemnisation, que celles d'un accident survenu le lendemain 20 Février 1980 !

⁷⁵ Celle de l'application des dits décrets de 1980

Pourquoi une telle différence de régime ? Surtout que l'applicabilité de l'ordonnance, dès le 19 Février 1974⁷⁶ ne souffrait, en principe, d'aucun débat juridique. Le motif de l'absence des décrets d'application, invoqué par cette même Cour Suprême, n'était en réalité qu'une excuse « plus ou moins légale » pour justifier son rejet. D'ailleurs, rien dans le texte de l'ordonnance ne permettait une telle interprétation et les décrets prévus, ne constituaient, aucunement, une condition de non-application ; preuve en est la liste des articles concernés par les décrets :

- L'article 7 relatif au contrat d'assurance, à son étendue, aux exclusions et déchéances.
- Les articles 19 et 20 relatifs à l'enquête, à la constatation des dommages et au mode d'évaluation des taux d'incapacité.
- L'article 22, n'a même pas sa place dans cette ordonnance, puisqu'il concerne les dommages matériels.
- Les articles 32 et 34 concernant les contributions et les règles de fonctionnement du fonds spécial d'indemnisation.

De plus, point n'est besoin de rappeler, que le but d'un décret d'application est seulement de préciser les modalités pratiques de la mise en œuvre d'un texte de loi, ne pouvant en aucun cas, en modifier l'esprit ; ces décrets n'auraient donc, pu remettre en cause, ni la reconnaissance d'un droit systématique de l'indemnisation, ni le choix pour une réparation forfaitaire, partielle et plafonnée, selon un barème, annexé à l'ordonnance. Tous les ingrédients étaient bien là pour une application immédiate dès le 19 Février 1974 !!!

Cependant, rendons justice aux magistrats de la Cour Suprême, qui ont été dans ce domaine, conséquents avec eux-mêmes : ayant sanctionné pendant 9 longues années certaines décisions des juges du fond, qui avaient « osé » appliquer l'ordonnance, au motif de l'absence de ces décrets, ils ne pouvaient décemment pas se dédire en faisant remonter l'application à 1974.

Ceci étant dit, il faut reconnaître tout de même, que de nombreuses interrogations demeurent : Pourquoi avoir attendu, pratiquement 6 ans pour prendre ces décrets ? Pourquoi ne pas avoir imposé plutôt, sa mise en

⁷⁶ Date de sa publication au Journal Officiel

vigueur, sachant que ces textes ne freinaient en rien l'application de l'ordonnance ? Pourquoi a-t-il fallu attendre, encore presque 4 autres années, après la parution de ces mêmes décrets, pour enfin décider de la stricte application d'un texte, pris 10 ans auparavant ?

De même, qu'est-ce qui a justifié la remise sur rails de ce texte, alors même qu'il a été tant décrié et repoussé par l'immense majorité de la jurisprudence ?

La seule explication possible serait, sans doute, la sacro-sainte stabilité financière des débiteurs de l'indemnité, et cela même si cela a été aux dépens d'une sous indemnisation indécente des victimes de la route.

C'est ainsi que, à quelques exceptions près, et presque à leur corps défendant, les tribunaux ont obéi aux directives de la Haute Juridiction, sous peine de cassation systématique.

Hélas, les problèmes, n'ont pas pour autant été résolus, bien plus, les résultats sur le plan de l'indemnisation se sont avérés désastreux : en 10 ans, tout a changé : la démographie, la multiplication des véhicules terrestres à moteur dans toutes leurs composantes, les autoroutes permettant des vitesses plus importantes et par là-même des accidents de plus en plus graves, des moyens de transports permettant de véhiculer un plus grand nombre de passagers, donc un plus grand nombre de victimes ... tout a changé ... sauf les modalités d'indemnisation de l'ordonnance du 30 Janvier 1974, et notamment son barème figé, sclérosé, ainsi que la base de calcul d'un salaire ou d'un revenu professionnel, toujours plafonnée à 24000 DA annuels, alors que dans ce domaine aussi, les salaires ont augmenté !

Dans de tels cas de figure pouvait-on encore, vraiment parler de monument juridique du droit à indemnisation automatique des victimes des accidents de la route ?

Il a fallu ainsi, attendre la loi du 19 Juillet 1988⁷⁷, soit 14 longues années pour que le législateur vienne enfin, modifier certaines dispositions draconiennes de l'ordonnance de 1974.

⁷⁷ 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 (JO du 20 Juillet 1988, P 804)

§ 3 : LES PALLIATIFS LEGISLATIFS

Le législateur lui-même, a bien été obligé de reconnaître, que les imperfections et les carences engendrées par la mise en application de l'ordonnance de 1974, ont gravement compromis les objectifs visés. Dans l'exposé des motifs de la loi de 1988, les rédacteurs ont souligné « pudiquement », que : *« cette situation s'est traduite durant de longues années par des lenteurs dans l'octroi des droits aux victimes et leurs ayants droit »*

Face à cet état de fait, face à la sous indemnisation, qui, dans bien des cas, s'apparentait à une non-indemnisation, l'intervention du législateur devenait nécessaire. Ce fut chose faite avec la loi du 19 Juillet 1988, précitée.

Dans l'exposé des motifs de la loi, les rédacteurs soulignent tout d'abord, qu'il ne s'agit nullement, en l'espèce, de renier les principes de 1974 *« Cette proposition de loi ne vise ni la suppression du régime de non faute, ni le caractère forfaitaire de l'indemnisation »*.

Ils définissent, par ailleurs, l'objectif du nouveau texte, à savoir : *« mieux garantir des revenus de remplacement appropriés aux victimes, et des indemnités adéquates au profit des ayants droit, eu égard à la variation des données économiques et sociales intervenues depuis 1974 »*.

Ceci dit, qu'à donc, apporté cette loi du 19 Juillet 1988, qui a modifié et complété l'ordonnance du 30 Janvier 1974 ? Quels en ont été les bienfaits pour les victimes de la route, par rapport aux textes précédents ?

Le premier point à mettre en exergue, au sujet de cette nouvelle loi de 1988, consiste en l'indexation de la base de calcul de l'indemnité, sur le montant du salaire national minimum garanti (SNMG), au jour de l'accident ; ainsi, le salaire ou le revenu professionnel sont désormais plafonnés à 8 fois le montant du SNMG⁷⁸, au lieu et place du montant fixé en 1974, à savoir, 24.000 DA par an. Ces modifications, qui vont permettre une évolution automatique du barème, jusqu'alors était figé, constituent ainsi, un véritable progrès pour une meilleure indemnisation des victimes.

⁷⁸ Annexe de la loi, I.

Partant de là, il est certain que de nombreuses améliorations ont été apportées au régime d'indemnisation des victimes des accidents de la circulation, qu'elles soient restées en vie ou décédées.

1) Concernant l'amélioration de l'indemnisation des victimes blessées

- L'indemnisation de l'incapacité temporaire de travail s'effectuera dorénavant sur la base de 100 % du salaire ou du revenu professionnel de la victime et non plus sur la base de 80 %⁷⁹.
- L'indemnisation de l'incapacité permanente partielle ou totale évoluera avec le montant du SNMG⁸⁰ au moment du sinistre.
- Notons aussi une disposition bien accueillie, en faveur d'une certaine catégorie de victimes : seront indemnisées sur la base du SNMG, les victimes qui ne peuvent justifier ni d'un salaire, ni d'un revenu ; mais, allant encore plus loin, le législateur accorde à certaines victimes *« ne pouvant justifier ni d'un salaire, ni d'un revenu professionnel et titulaires de certificats ou diplômes ou possédant l'expérience ou la qualification professionnelle leur permettant d'être recrutées à un poste de travail correspondant, sont indemnisées par référence au seuil minimum du salaire de base de ce dernier, net de charges et d'impôts, dans la limite et conformément au tableau figurant au IV du présent barème »*⁸¹
- Citons aussi, une disposition de la loi plus que bienvenue : le législateur a écarté le plafonnement des frais d'intervention chirurgicale concernant le préjudice esthétique, préjudice ô combien douloureux, qui n'étaient indemnisé qu'à hauteur de 6000 DA ; il est important de noter qu'il est aujourd'hui totalement pris en charge, car, il s'agit là du seul cas de réparation intégrale⁸²
- Le législateur de 1988 a reconnu aussi, la réparation de nouveaux chefs de préjudices, notamment le pretium doloris⁸³ : les souffrances physiques endurées par les victimes de la route sont désormais indemnisées à 2 fois le montant du SNMG pour un pretium doloris moyen, et 4 fois le montant du SNMG pour un pretium doloris important.

⁷⁹ Annexe de la loi, II.

⁸⁰ Annexe de la loi, IV.

⁸¹ Annexe de la loi de 1998 I, dernier alinéa

⁸² Annexe de la loi V, a. (Préjudice esthétique)

⁸³ Annexe V, b, 1, 2. (Pretium doloris)

1) Concernant l'amélioration de l'indemnisation des ayants droit

- Soulignons tout d'abord, la suppression par la loi de 1988, de la différence, ô combien choquante, du taux d'indemnisation entre les enfants mineurs souffrant du décès d'un des parents ; il n'est plus question aujourd'hui, d'un « droit d'ainesse » quelconque ; en cas de décès du père ou de la mère, chaque enfant mineur à charge, bénéficiera du même montant d'indemnisation, soit 15 % du capital constitutif, quel que soit, son rang de naissance

- De même, en cas de décès d'un enfant mineur, dorénavant, les parents se voient accorder, à parts égales, jusqu'à 6 ans révolus 2 fois le montant annuel du SNMG, à la date de l'accident, et ce, (au lieu des 5000 DA accordés par l'ordonnance), et 3 fois ce montant s'il est âgé entre 6 et 19 ans révolus (au lieu des 10.000 DA prévus), et le texte ajoute « *en cas de disparition du père ou de la mère, le survivant perçoit la totalité de l'indemnisation* ⁸⁴ »

- Parmi les nouveaux chefs de préjudices indemnifiables, notons celui du préjudice moral qui est aujourd'hui admis, en cas de décès d'une victime, au profit de chacun des père et mère, et de (ou) des conjoints⁸⁵ et enfin des enfants ; le montant de l'indemnisation est alors de 3 fois le SNMG, mais une question reste posée quand même : ce montant est-il destiné à chacun de ces ayants droit, ou doivent-ils le partager entre eux ?

Notons enfin, que le législateur n'a pas prévu la rétroactivité de la loi du 19 Juillet 1988, et ce, pas même aux actions en cours, ni même aux accidents qui n'ont pas encore trouvé de solutions, et encore moins aux accidents survenus la veille de la parution de la loi de 1988 au Journal Officiel, c'est-à-dire le 20 Juillet 1988. C'est ainsi que des étudiants victimes d'un accident de la circulation survenu le 19 Juillet 1988 n'ont pu bénéficier des indemnités prévues au barème de la loi, et se sont vues appliquer les sommes dérisoires prévues en 1974 !!!

⁸⁴ Annexe VIII de la loi

⁸⁵ Là par contre, rien n'a changé quant au statut des veuves d'un polygame, elles continueront à se partager l'indemnité !!!

Arrivant au terme de notre réflexion sur le droit à indemnisation systématique des victimes de la route en Algérie, quelles conclusions en tirer ?

- Les textes étudiés ci-dessus, correspondent-ils vraiment, aux objectifs proclamés par leurs auteurs, et aux espérances attendus par les victimes ?

- Le système d'un barème, associé à un référentiel, fût-il évolutif, ont-ils été à la hauteur des ambitions affichées par le législateur ?

- Peut-on affirmer que la « grande » réforme de l'ordonnance du 30 Janvier 1974, même modifiée et complétée par la loi du 19 Juillet 1988, a été une réussite ?

La réponse ne peut, hélas, n'être que mitigée. On a l'impression d'être resté dans ce domaine à mi-chemin de la réforme, même si le chemin déjà parcouru n'est pas négligeable.

En effet, il ne fait aucun doute que, ce droit de l'indemnisation des victimes de la route a constitué, dans son principe, un progrès incontestable ; il ne faut surtout pas oublier la suppression de la faute de la victime, ou l'exclusion des causes étrangères dans l'octroi de l'indemnisation, ni l'opposition aux ayants droit des fautes même graves, de leur auteur.

Cependant, même si on ne peut ignorer les incidences économiques d'un droit à indemnisation très étendu, il faut pourtant, être conséquent avec soi-même, et aller jusqu'au bout de la logique indemnitaire affichée.

La stabilité financière des sociétés d'assurance ne doit pas se faire aux dépens des victimes et être plutôt recherchée dans d'autres directions, ou alors, il eût été préférable de garder l'ancien système des règles de la responsabilité civile. Rappelons qu'une indemnisation ne saurait être une aumône déguisée, c'est un droit !!!

Il revient donc au législateur de combler certaines lacunes des textes en vigueur, et même, pourquoi pas, d'envisager d'autres progrès, sans pour autant, remettre en cause le principe de la réparation forfaitaire et même du référentiel évolutif du salaire national minimum garanti (SNMG) ; il s'agirait donc :

- d'une part, d'améliorer le montant de la créance d'indemnisation :
 - en relevant notamment les plafonds prévus par la loi de 1988 ;
 - revoir le système du Barème, et pourquoi pas l'exclure totalement

- permettre le recours à une indemnisation complémentaire en cas de faute très grave de l'auteur de l'accident, comme c'est le cas en droit du travail.
- d'autre part, de juguler les facteurs d'appauvrissement de la créance, et pour cela, accélérer les délais de versement de l'indemnité, en prévoyant des obligations assorties de sanctions, à l'encontre des sociétés d'assurance récalcitrantes qui ne jouent pas le jeu.

Nous terminerons notre propos, en précisant que ce droit de l'indemnisation des victimes de la route s'inscrit, sans conteste aucune, dans un processus beaucoup plus vaste, celui de l'émergence d'un Droit systématique de l'indemnisation des victimes du dommage corporel.