

cahiers juridiques franco- allemands

17

une publication du
Centre d'Etudes Juridiques
Françaises

Universität des Saarlandes
D 6600 Saarbrücken



**LA LOI BADINTER
APRES CINQ ANS
D'APPLICATION**

André TUNC

Professeur émérite de droit public
à l'Université de Paris I (Sorbonne)

1991 © Centre d'Etudes Juridiques Françaises
Universität des Saarlandes

Nicht im Buchhandel erhältlich

Abgabe gegen eine Schutzgebühr von DM 10,--

Umschlaggestaltung
Hans HUSEL, Saarbrücken

Les "cahiers juridiques franco-allemands" ont été fondés en 1983 par Claude Witz, avec le soutien de l'Université de la Sarre. Les responsables de cette publication sont Christian AUTEXIER et Claude WITZ, directeurs du Centre d'Etudes Juridiques Françaises.

André Tunc

Né le 3 mai 1917.
Études secondaires au Collège Jacques-Amyot de Melun.
Études en vue de la licence en droit à la Faculté de droit de Paris : 1935-1937. Préparation du doctorat.
Avocat stagiaire à la Cour d'appel de Paris : 1937-1943.
Mobilisé 1939-1940.
Thèse 1941 sur Le contrat de garde.
Agrégation : 1943.
Professeur à la Faculté de droit de Grenoble : 1944-1947, puis 1950-1958.
Conseiller juridique au Fonds Monétaire International : 1947-1950.
Conseiller juridique à la Commission Économique pour l'Europe (Genève) : 1957-1958 (en même temps que professeur à Grenoble).
Professeur à la Faculté de droit de Paris, puis à l'Université de Paris-I : 1958-1984. Depuis cette date : Professeur émérite à l'Université de Paris-I (poursuit l'enseignement).
Professeur associé aux Universités de Tulane (1954), Pennsylvanie (1960), Oxford (1970), Cambridge (1972), Laval (1974) et Genève (1985).
Vice-président de la Société de législation comparée (1980-1984).
Vice-président du Centre français de droit comparé depuis 1985.

Spécialités : - droit étranger, droit comparé
- droit de la responsabilité
- droit anglo-américain des sociétés

LA LOI BADINTER APRES CINQ ANS D'APPLICATION

Chers collègues, chers amis,

Je voudrais avant tout remercier mon collègue Claude Witz et le Centre d'Etudes Juridiques Françaises de l'Université de la Sarre de l'honneur qu'ils me font en m'invitant à m'adresser à vous pour vous présenter la loi du 5 juillet 1985, *tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation.*

Je dois aussi m'excuser à l'avance d'une conférence qui risque de vous surprendre et de vous décevoir. D'un professeur de droit, on est en droit d'attendre un exposé majestueux et serein. Or, je ne vous apporte rien de tel. Je vais vous faire le récit d'un combat. La loi du 5 juillet est en effet une loi exceptionnelle. Depuis des décennies, aucune loi n'avait soulevé les mêmes passions. On ne peut comprendre ni la loi Badinter, ni les problèmes d'interprétation qu'elle a soulevés et la manière dont ils ont été résolus si on ne se replace pas dans le climat passionnel qui a entouré son élaboration.

C'est donc sans le moindre effet artistique que je vais vous présenter, d'abord, la loi Badinter elle-même, puis les problèmes d'interprétation qu'elle a soulevés.

I. - LA LOI BADINTER ELLE-MEME

Pourquoi la loi Badinter ? Comment Robert Badinter a-t-il obtenu son vote ? Que contient-elle ?

A. - **Pourquoi la loi Badinter ?** Je suis convaincu que, dans le domaine général que l'on attribue couramment à la responsabilité civile, il faut distinguer deux secteurs : celui qui relève vraiment de la responsabilité civile (et je préciserais : pour faute), et celui qui relève d'un droit des accidents.

Prenons deux cas concrets. Un piéton marche sur les trottoirs étroits de la rue de Vaugirard. Il se trouve en présence de travaux ou d'un groupe d'élèves qui obstruent son passage. Il doit donc descendre un instant sur la chaussée. Il se retourne pour voir s'il peut le faire sans danger. Une fois, cependant, il oublie de le faire. Une automobile arrivait. Il est tué. Si vous

TUNC : La loi Badinter après cinq ans d'application

raisonnez en termes de responsabilité civile, vous direz : "Il est mort par sa faute. Tout va bien : justice est faite". C'est absurde : il ne méritait pas la peine de mort; donc justice n'est pas faite. Votre raisonnement est correct, mais vous n'êtes pas sur le bon terrain. Nous sommes des gens civilisés, ce qui veut dire que nous vivons en ville, autrement dit que nous formons une communauté. Alors, il est naturel que notre droit assure une certaine solidarité entre nous en face des dommages accidentels. Cela pose des problèmes, mais qui n'ont rien à voir avec ceux de la responsabilité civile. D'abord, compenserons-nous intégralement la perte subie par la famille ? ou seulement à 90 ou 80% ? ou seulement les conséquences pécuniaires de la mort, mais non le dommage affectif ? D'autre part, quelle sera la source d'indemnisation : la communauté ? les automobilistes (qui créent le risque de la circulation) ? un certain nombre d'automobilistes groupés dans une société d'assurance ?

Deuxième cas concret. Un médecin, 50 ans, gros cabinet et revenus considérables, vient de visiter un client et se rend auprès d'un autre au volant de sa voiture. Il entre en collision et il est tué. Il laisse une veuve et huit enfants, dont aucun n'a achevé ses études. La famille recevra peut-être des indemnités considérables, se chiffrant en millions de francs lourds, et peut-être rien. De quoi dépendra la décision ? Si le médecin n'a pas commis de "faute", la famille a le droit d'être indemnisée. Mais si l'on peut prouver qu'au moment où la collision allait se produire, ce médecin a eu le réflexe naturel de freiner alors qu'il eût fallu accélérer pour éviter le choc, alors il est mort par sa faute et la famille mérite d'être laissée dans la détresse. Peut-on imaginer un système plus capricieux, plus absurde ? C'est le prix que nous payons pour appliquer les principes de la responsabilité civile là où ils n'ont que faire. Nous constatons un enchaînement de faits. Nous ne réagissons pas comme des gens civilisés.

Précisément, voyons les choses sous l'angle juridique. Nous avons en France une conception relativement simple de la responsabilité civile. Nous ne distinguons pas illicéité et faute. Le critère de la responsabilité, c'est la seule faute, et celle-ci est définie comme un comportement que n'aurait pas le "bon père de famille". Mais si telle est la définition de la faute, comment osons-nous qualifier de fautes le comportement du piéton ou de l'automobiliste que nous avons pris en exemples. Croyons-nous que seuls les malfaiteurs descendent un instant d'un trottoir encombré ou obéissent à un réflexe naturel, mais malheureux ? Je dirais qu'ils ont commis des erreurs : leur comportement a été théoriquement regrettable, mais statistiquement inévitable de la part des "bons pères de famille". L'observation courante l'établit, toutes les enquêtes scientifiques le confirment. *Errare*

humanum est : cela est malheureusement vrai sur la route, comme sur un champ de ski, un court de tennis, devant un jeu d'échecs ou partout ailleurs. Mais, alors, nous commettons une faute de raisonnement (pas une simple erreur !) quand nous parlons de faute sans discrimination en matière de circulation.

Nous commettons une autre faute en ne remarquant pas le jeu de l'assurance. En France ou en Allemagne, nul ne peut conduire un véhicule à moteur sans que sa responsabilité soit couverte par une assurance. Dès lors, il est artificiel de prétendre faire jouer la responsabilité pour faute. La loi ne permet pas qu'au volant, on réponde des fautes par lesquelles on a tué ou blessé. En France du moins, cela est vrai quelle que soit la gravité des fautes : celui qui a tué en état d'ivresse ou en traversant un village à une vitesse criminelle est protégé de toute responsabilité civile. La responsabilité civile ne pèse que sur la victime. Si, avant la loi Badinter, 250 procès étaient tous les jours portés devant les tribunaux, c'était uniquement pour observer au microscope le comportement des victimes et leur refuser l'indemnisation si elles n'avaient pas été parfaites. La Cour de Cassation a plusieurs fois statué sur le cas du piéton qui avait les pieds sur le bord du trottoir, mais dont l'épaule dépassait légèrement sur la chaussée. Cet être asocial ne méritait pas d'être indemnisé. Par ce système paradoxal, absurde, dénué de toute valeur préventive, nous avons l'illusion de faire justice ! Or, si ceux qui ont causé le dommage doivent être protégés de toute responsabilité quel qu'ait été leur comportement, à plus forte raison en est-il ainsi de ceux qui l'ont souffert.

Précisons encore que le système n'était pas seulement injuste à l'égard des victimes qui avaient commis quelque erreur. Il l'était à l'égard de toute victime, même irréprochable : il incitait en effet les assureurs à invoquer, presque automatiquement, la faute de la victime, donc à obliger celle-ci à plaider ou à accepter une transaction injuste. Avant la loi Badinter, les victimes ayant souffert une incapacité permanente devaient porter leur cause devant les tribunaux dans la proportion de 28%. Si l'on considère l'ensemble des victimes, si légère qu'ait été leur blessure, la proportion était encore de 20%.

B. - L'élaboration de la loi Badinter - Depuis le début du XXe siècle, on a souvent proposé de réformer le droit et de traiter les accidents de la circulation pour ce qu'ils sont : des accidents. Plus près de nous, en 1964, une tentative a été effectuée par un ministre de la justice qui était en même temps professeur de droit : Jean Foyer. Il a réuni une grande commission, qu'il présidait, en vue d'étudier la question. Il s'est très vite heurté à une

TUNC : La loi Badinter après cinq ans d'application

formidable coalition d'avocats et d'assureurs. Des campagnes de presse et de radio ont été déclenchées. Le projet a dû être abandonné. La question avait du moins été portée devant l'opinion publique et devant de hauts techniciens.

Durant l'été 1981, Robert Badinter devient ministre de la justice. Il était, lui aussi, professeur de droit. Il indique très vite que deux projets lui tiennent à coeur : l'abolition de la peine de mort et l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation. Dès le mois de septembre, il nomme une petite commission pour étudier cette dernière question. Immédiatement, c'est de la part des avocats une levée de boucliers. Les assureurs, en revanche, ne sont plus hostiles, dans leur ensemble du moins. Ils savent que le système en vigueur est absurde et qu'il entraîne de gros gaspillages. Les professeurs de droit, qui avaient été très surpris en 1964, ont eu, comme les assureurs, le temps de réfléchir et sont pour la plupart favorables à une réforme. Il y a pourtant quelques exceptions. La plus notable est mon collègue François Chabas, un esprit remarquablement intelligent, cultivé, éloquent, qui emploiera son immense talent à attaquer en toute occasion, de la plume ou de la parole, le projet de réforme.

L'opposition trouve dans la presse des alliés puissants. Le journal juridique le plus lu parmi les praticiens, avocats et magistrats, est la *Gazette du Palais*. Or, ce journal est aux mains d'avocats. Contre les promoteurs de la réforme, il n'hésitera pas à recourir au besoin à la diffamation. Dans la grande presse, c'est probablement *Le Figaro* qui est le plus lu par les avocats et les magistrats. Or, ce journal, traditionnellement de centre droit, a durci son attitude (et durci toute la vie politique française) lorsque les élections de mai 1981 ont amené au pouvoir un gouvernement socialiste. Pour des raisons que je ne puis expliquer ici, il a cherché à traumatiser l'opinion publique, à lui présenter la France comme allant vers le marxisme et vers l'abîme (il faut d'ailleurs reconnaître que, dans les illusions de la victoire, des dirigeants socialistes avaient eu des mots malheureux et même, ce qui est plus grave, des politiques malheureuses). Et, dans ses attaques quotidiennes contre le gouvernement, sa cible favorite a été Robert Badinter, dont la démission était demandée presque quotidiennement.

La réforme était donc engagée dans un climat extrêmement difficile, périlleux même pour le Garde des Sceaux. En possession du rapport de la commission dès le printemps 1982, il lui assura une large diffusion et engagea un processus de concertation, recherchant avec avocats,

TUNC : La loi Badinter après cinq ans d'application

assureurs, associations de victimes et sécurité sociale quelles solutions étaient les plus souhaitables et avaient des chances d'être acceptables. Il était, bien entendu, impossible de donner satisfaction à tous, notamment au barreau. Le projet de loi élaboré par Robert Badinter est donc essentiellement un texte de compromis. On ne soulignera jamais assez ce point. La loi est contradictoire ? elle ne va pas jusqu'au bout de sa logique ? Bien sûr ! Ce n'est pas ce qu'aurait voulu Robert Badinter : c'est, dans la direction qui lui semblait souhaitable, ce qui lui paraissait avoir des chances d'être voté.

Une surprise l'attendait pourtant au Parlement : la loi ne rencontrait plus aucune opposition (un parlementaire important avait perdu des enfants dans un accident de la circulation et avait obtenu de ses collègues qu'ils pensent avant tout aux victimes). Après quelques amendements, tous favorables aux victimes, la loi était votée à l'unanimité.

Le climat était-il définitivement changé ? Hélas, non. Dès le lendemain du vote, les hostilités reprenaient : les adversaires de la loi cherchaient toute occasion de la critiquer et de la ridiculiser.

C.- Que contient la loi Badinter ? La loi est un ensemble complexe, de 48 articles, concernant les victimes d'accidents de la circulation, mais aussi parfois toutes les victimes de dommage corporel.

Le premier chapitre gouverne l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation. Il contient lui-même deux parties : l'une sur le droit à indemnité, l'autre sur l'offre d'indemnité que l'assureur doit présenter à la victime.

La coordination de l'indemnisation de responsabilité civile et de l'indemnisation sociale soulevait des problèmes extrêmement complexes. Le second chapitre de la loi s'efforce d'apporter plus de justice et de clarté à la question. Un troisième chapitre, enfin, contient des dispositions diverses applicables de manière très générale.

La loi forme donc un ensemble hétéroclite. On y a mis tout ce qui pouvait sembler utile après avoir entendu les doléances de tous. Chacun convient que la loi est, dans son ensemble, très bénéfique à toutes les victimes de dommage corporel. Ce sont les seules dispositions sur le droit à indemnité qui font l'objet d'attaques violentes.

Ces dispositions opèrent une série de distinctions :

Distinction, tout d'abord, du dommage corporel et du dommage matériel (art.5). Celui-ci est essentiellement constitué par les dommages subis par les véhicules. Or, en ce domaine, fonctionne de manière satisfaisante un système d'indemnisation directe des parties en fonction de schémas de circonstances élaborés par les assureurs. Il n'y avait pas lieu d'intervenir.

Distinction, ensuite, des conducteurs et des autres victimes (piétons, cyclistes, passagers : art.4). Les conducteurs restent soumis au droit de la responsabilité civile (et sans distinction entre faute et erreur). C'est très fâcheux. D'où vient cette grave lacune de la loi ? Tout simplement de ce que les assureurs ont convaincu Badinter de l'impossibilité d'accorder aux conducteurs une couverture automatique sans augmenter les primes d'assurance. Or, c'est encore une des contraintes auxquelles était soumise l'élaboration de la loi : toute augmentation des primes aurait bloqué la réforme, au niveau même du cabinet.

L'article 3, qui régit les victimes autres que les conducteurs, s'ouvre par un principe fondamental : "Les victimes hormis les conducteurs de véhicules terrestres à moteur, sont indemnisées des dommages résultant des atteintes à leur personne qu'elles ont subis, sans que puisse leur être opposée leur propre faute...".

Toutefois, Robert Badinter a jugé inévitable, pour assurer le vote de la loi, de doter le principe d'une sorte de soupape : "à l'exception de leur faute inexcusable si elle a été la cause exclusive de l'accident." Mais cette exception est elle-même assortie d'une exception : en vertu de l'alinéa suivant, elle est inapplicable aux victimes de moins de seize ans ou de plus de soixante-dix, ainsi qu'aux invalides à 80%.

Telle est la loi. Elle est complexe. Elle est inélégante. Comment a-t-elle été interprétée ?

II.- PROBLEMES D'INTERPRETATION

La loi a soulevé de très nombreux problèmes d'interprétation, partiellement parce qu'elle devait s'insérer dans un cadre auquel elle était étrangère et partiellement parce que sa

rédaction est parfois défectueuse. On a un peu l'impression que ses rédacteurs ont eu tellement de mal à concilier toutes les propositions et objections qui leur étaient faites qu'ils en ont négligé la forme. Nous ne pourrions ici considérer que les problèmes les plus importants.

Pour les comprendre, il faut une fois de plus revenir sur le climat d'hostilité qui a entouré la loi. L'interprétation était entre les mains de magistrats formés dans le cadre de pensée de la responsabilité civile. Il est fort difficile de se libérer de ses habitudes intellectuelles. De plus, presse professionnelle et presse quotidienne leur présentaient la loi comme un pas de plus vers le déclin de la France et de la civilisation; elle était le fruit du "laxisme" de Robert Badinter, qui avait obtenu l'abolition de la peine de mort. On se gardait bien de rappeler que la réforme avait été souhaitée par Jean Foyer, qui s'enorgueillit d'être un homme de droite et qui, au Parlement, avait reproché à Robert Badinter de n'avoir pas proposé une réforme plus radicale. Enfin, la loi était vivement critiquée par nombres d'auteurs, dont le plus brillant était François Chabas, cependant que, pour des raisons fortuites, ceux qui auraient aimé expliquer et défendre la loi étaient retenus par d'autres tâches. Des magistrats nous ont confié leur perplexité devant cette situation. L'interprétation de la loi s'est faite largement en haine du législateur. C'est avec un certain retard qu'on put disposer de commentaires objectifs. Je cite en particulier le traitement de la matière dans le précis Dalloz *Droit des assurances*, de Madame Yvonne Lambert-Faivre.

Prenons les problèmes tels qu'ils se sont présentés.

1.- **La notion de faute inexcusable, cause exclusive de l'accident** .- C'était là une question cruciale. Approuvé par un vote unanime, Robert Badinter avait clairement dit au Parlement que l'exception à l'indemnisation automatique des victimes non conducteurs ne devait être que tout à fait exceptionnelle. Mais la disposition, que j'ai comparée à une soupape, pouvait aussi devenir le trou dans le barrage, qui va entraîner la destruction de celui-ci. Pour un juge prisonnier de ses habitudes, et à plus forte raison pour un juge façonné par une certaine idéologie, il est clair que le piéton qui descend un instant d'un trottoir encombré sans prendre soin de vérifier qu'il le peut commet une faute inexcusable, cause exclusive de l'accident.

TUNC : La loi Badinter après cinq ans d'application

Pendant deux ans, ce genre d'interprétation de la loi a été courant. On a pu avoir le sentiment que rien n'était changé au droit antérieur. Et puis, le 20 juillet 1987, la Cour de Cassation a énergiquement redressé la barre. Elle a donné de la faute inexcusable une définition distincte de celle qu'elle avait posée en matière d'accident du travail et nettement plus étroite : "seule est inexcusable, au sens de la loi du 5 juillet 1985, la faute volontaire d'une exceptionnelle gravité, exposant sans raison valable son auteur à un danger dont il aurait dû avoir conscience".

Plus frappantes encore que cette définition sont les circonstances dans lesquelles la cour a statué. Elle a examiné ensemble onze affaires où des cours d'appel différentes avaient refusé d'indemniser la victime. Des onze arrêts qui lui étaient déférés, elle a en cassé dix et n'en a laissé subsister qu'un. Or, les magistrats d'une cour d'appel n'aiment pas que leur décision soit cassée, ce qui implique qu'ils n'ont pas été capables de dire le droit. Ainsi, en un après-midi, un tiers des cours d'appel s'entendent rappeler à l'ordre. Les autres, si elles prenaient de la notion de faute inexcusable une conception assez large, peuvent se dire qu'elles l'ont échappé belle. Toutes doivent prendre de ces décisions une vue statistique : en gros, on peut dire qu'une décision qui refuse d'indemniser la victime n'a qu'une chance sur onze d'échapper à la cassation. Dès lors, on peut juger qu'il est d'une bonne administration de la justice, pour ne pas susciter aux parties des frais et des retards inutiles, d'indemniser automatiquement ou presque. C'est ce que font désormais la plupart des cours d'appel. Certains assureurs ont adopté la même attitude.

Les décisions de la Cour de Cassation témoignent d'une rupture totale avec le droit de la responsabilité civile. Dans tous les cas où elle a exigé que la victime soit indemnisée, l'indemnisation aurait été refusée dans le droit antérieur. Dans une espèce, par exemple, négligeant un passage protégé qui était à proximité (qui de nous n'a agi de la sorte ?), un piéton "avait entrepris en courant la traversée de la chaussée sans prendre aucune précaution, juste au moment où survenait l'automobile, ... le choc s'était produit alors qu'il n'avait fait qu'un pas sur la chaussée, ... l'automobiliste, qui circulait à vitesse réduite, n'avait pu éviter le piéton". On ne peut imaginer une décision d'indemnisation rompant plus radicalement avec le passé. On ne peut pourtant pas accuser la Cour de Cassation de méconnaître l'exception à l'indemnisation automatique prévue dans la loi Badinter : elle rejette un pourvoi formé contre une décision de refus d'indemnisation. Alors qu'un passage protégé existait à 75 mètres, un piéton, dans cette affaire, traversant de nuit une chaussée à quatre voies, avait dû

TUNC : La loi Badinter après cinq ans d'application

franchir un talus qui séparait les deux courants de circulation, ainsi qu'un muret surmontant le talus, et de la position éminente qu'il occupait, il avait sauté sur la chaussée au moment précis où survenait une automobile ! Il ne s'agissait plus simplement d'un moment d'inattention.

2.- La notion d'implication .- Une seconde notion qui a donné lieu à difficulté est celle d'implication, qui permet d'attacher à l'assureur d'un véhicule la charge de l'indemnisation (art.1).

Pourquoi avoir introduit cette notion, inhabituelle puisqu'elle ne se trouvait que dans une convention internationale de La Haye de 1971 ? On n'était habitué qu'à la notion de causalité (et on la connaissait bien à raison de la complexité des problèmes qu'elle posait !). Tout simplement parce que le problème qu'il s'agissait de résoudre était différent. Il s'agissait d'attacher un dommage à un fonds collectif, afin de diluer la charge de l'indemnisation. Si ce fonds avait couvert tous les dommages (système néo-zélandais), la notion d'implication eût été inutile. De même, si l'on avait socialisé l'assurance automobile (solution québécoise) : le seul problème eût été la notion d'accident de la circulation. Mais si l'on maintient une pluralité d'assureurs (solution française, que je crois la meilleure), il faut attacher le dommage à un ou plusieurs assureurs. Il faut alors une notion plus large que celle de causalité. C'est manifeste lorsqu'une victime protégée est elle-même la cause exclusive de son dommage, comme dans l'affaire précédemment citée où la Cour de Cassation a voulu l'indemnisation. Si plusieurs véhicules sont impliqués dans l'accident, leurs assureurs procéderont peut-être entre eux à des règlements où interviendront les notions de faute et de causalité : c'est leur affaire. L'essentiel est que la victime ait clairement un ou plusieurs garants : la notion d'implication est à la fois nécessaire et suffisante. Les tribunaux ont eu pourtant du mal à se défaire de leurs habitudes de pensée. La Cour de Cassation a dû intervenir et rendre de nombreux arrêts. Aujourd'hui, sa jurisprudence est claire et peut se résumer en trois principes.

Tout véhicule en mouvement qui participe, de manière quelconque, à l'accident y est impliqué. Un seul exemple : une automobile arrêtée est tamponnée par l'arrière et projetée sur un camion qui vient en sens inverse; les trois véhicules sont impliqués, même si le conducteur du camion a été irréfutable.

L'implication peut être réalisée sans contact. Sur ce point, la Cour de Cassation a reproduit, fort heureusement, sa jurisprudence antérieure. L'automobile qui passe trop près d'un cycliste et qui le déséquilibre est impliquée dans le dommage qu'il subit, tout comme son conducteur en eût été responsable sous le droit antérieur. Dans une espèce récente, une personne qui conduisait sa voiture sur une petite route de montagne se trouve brutalement, à la sortie d'un virage, en présence d'un gros camion tirant une remorque; pour éviter la collision, elle donne un coup de volant à droite; malheureusement, sa réaction est excessive et sa femme, assise à ses côtés, est tuée par la paroi rocheuse. Il n'y a pas à essayer de savoir où exactement se trouvait le camion quand le conducteur a pu l'apercevoir : le camion est impliqué.

La règle applicable à un véhicule en stationnement, enfin, est plus complexe. Il faut rechercher, non pas si le stationnement était licite ou illicite, mais s'il a perturbé ou était susceptible de perturber la circulation de la victime ou d'un véhicule impliqué.

Sur ce dernier point, le droit n'aurait-il pas pu être plus clair ? La Cour de Cassation n'est-elle pas rentrée inconsciemment dans un cadre de pensée de responsabilité fondée sur la faute ? Il nous semble qu'il eût été légitime de retenir l'implication de tout véhicule entré en contact avec la victime ou un véhicule impliqué et, de plus, de tout véhicule perturbateur.

3.- L'imputation du dommage à un véhicule impliqué .- Un problème plus subtil est récemment apparu. Ne faut-il pas distinguer implication dans l'accident et implication dans le dommage ?

La question se pose en cas d'accidents successifs. Un véhicule, par exemple, quitte la route et se jette dans un arbre. Par la violence du choc, il est rejeté sur la route, où un camion le tamponne. On constate alors qu'un passager est tué. Mais, si l'on peut prouver qu'il a été tué par le premier choc (c'est le cas, par exemple, si le camion a simplement frôlé l'automobile), le camion est-il "impliqué" ? Il l'est dans l'accident. On serait tenté de dire qu'il ne l'est pas dans la mort. Faut-il faire la distinction ?

La jurisprudence n'est pas entièrement claire. Il semble bien, pourtant, que la Cour de Cassation admette, dans un cas de ce genre, une simple présomption d'implication. Il serait

donc possible à l'assureur d'un véhicule impliqué de prouver, dans certains cas, que le dommage n'est pas imputable au véhicule. C'est un raffinement. Est-il heureux ?

Cette jurisprudence devrait s'appliquer en cas de collision en chaîne. Un jour de brouillard, trente véhicules à la suite se tamponnent. Un passager du premier véhicule est tué. Le trentième véhicule, cent mètres derrière, n'y est évidemment pour rien. Il faudra donc dire qu'il n'est pas impliqué. Mais un passager de ce trentième véhicule a, lui aussi, été tué. Pour lui, on ne peut contester que tous les véhicules antérieurs aient été impliqués. La situation juridique n'est-elle pas alors d'une subtilité excessive ? Il nous semble que la Cour de Cassation a eu tort de s'engager dans cette voie, sous le poids d'habitudes de pensée forgées dans un cadre de responsabilité et de causalité. Un droit des accidents a besoin de solutions claires, simples, simplistes au besoin.

4.- La notion de conducteur .- Si regrettable que ce soit, il s'agit là, nous le savons, d'une notion cruciale.

La plupart du temps, il est clair qu'une victime était, ou n'était pas, conducteur. La question est pourtant délicate dans un certain nombre de circonstances.

Quelle est la qualité de celui qui monte dans sa voiture ou en descend ? De celui qui s'arrête un instant pour nettoyer son pare-brise, peut-être sans même arrêter son moteur ? De celui qui est au volant de sa voiture remorquée ? Du moniteur de conduite dans une voiture à doubles commandes ? De l'automobiliste qui, à la suite d'un choc, est projeté sur la route ? Du motocycliste qui, après un dérapage, glisse sur la route, mais a encore son engin entre les jambes ? De celui qui n'a plus son engin entre les jambes, mais glisse encore sur la route ? De celui qui ne glisse plus sur la route ? Du motocycliste qui est dans la rue, sur son engin arrêté, et qui attend un copain ? Vous direz peut-être qu'il est un élément du trafic et qu'il est aux commandes de sa moto, donc qu'il est un conducteur. Mais alors, qu'en est-il de l'automobiliste arrêté pour faire la sieste ou lire son journal ? Faut-il distinguer selon que l'automobile est dans la rue ou dans un parc ? Selon que l'automobiliste est sur le siège du conducteur ou à côté ?

Devant ces problèmes très délicats, la Cour de Cassation, très sagement à notre avis, a donné une solution simple, et assez restrictive, de la notion de conducteur. Est conducteur celui qui

conduit, qui va conduire ou qui a conduit, tant qu'il est dans le siège du conducteur. S'il a quitté ce siège, pour quelque raison que ce soit, il n'est pas conducteur. Ainsi, lorsqu'il entre ou sort de son véhicule, lorsqu'il change une roue ou nettoie une vitre, lorsqu'il pousse son véhicule en le guidant par la vitre ouverte, lorsqu'il dirige la manoeuvre de qui s'apprête à le remorquer, lorsqu'il est projeté hors de son véhicule. Je regrette simplement quelques décisions, telles celles qui ont considéré conducteur le motocycliste arrêté sur sa machine ou celui qui a perdu l'équilibre et glisse sur le sol, même s'il a encore son engin entre les jambes.

5.- **L'autonomie de la loi** .- Il s'agit là d'un problème très complexe, qui pose une série de questions en réalité très différentes les unes des autres. Il faudrait des heures pour le traiter. Je ne puis que vous renvoyer au manuel de Madame Yvonne Lambert-Faivre qui le présente avec beaucoup de clarté.

C'est en réalité le problème de l'insertion de la loi Badinter dans l'ensemble de notre droit et, en particulier, dans le droit de la responsabilité civile. Mais, dans la mesure où j'ai compris ce qui s'écrivait, on a beaucoup compliqué les questions en se passionnant pour ou contre "l'autonomie" de la loi. Or, il me semble clair que la loi est sur certains points "autonome" et, sur d'autres, baignée dans le droit antérieur. Le droit à indemnisation d'une victime non conducteur est régi par la seule loi Badinter. En revanche, la loi est muette sur l'évaluation du dommage (sauf à organiser une certaine publicité des évaluations); il faut sur ce point s'en référer au droit antérieur. Dans ces deux cas, la solution est très claire. Dans de nombreux autres, elle ne l'est pas. Mais on complique la recherche des solutions en les plaçant dans un cadre de guerre idéologique pour ou contre "l'autonomie".

CONCLUSION :

La loi est imparfaite : c'est évident. Il eut été souhaitable qu'elle fût élaborée dans une atmosphère plus sereine...

Son plus grave défaut est de ne pas assurer aux conducteurs un droit à indemnisation indépendant de leurs éventuelles erreurs. Ne disons pourtant pas qu'elle n'a rien fait pour les conducteurs : à tous autres égards, ceux-ci bénéficient des modifications de procédure et de

TUNC : La loi Badinter après cinq ans d'application

fond qu'elle introduit. D'autre part, en persuadant Robert Badinter de ne pas donner aux conducteurs un droit automatique à indemnisation, les assureurs se proposaient de l'offrir eux-mêmes par une assurance volontaire. Effectivement, ils proposent à tout souscripteur de l'assurance obligatoire de responsabilité qu'il y ajoute une garantie "d'avance sur recours". Sous un nom modeste, c'est en réalité une couverture totalement indépendante des circonstances. Le nom peut faire croire que, comme dans l'assurance des dommages matériels, l'assureur évalue les responsabilités et fait à son client une avance sur la somme qu'il récupérera sur un autre assureur. Il n'en est rien. L'assureur garantit aux conducteurs et aux membres de sa famille l'indemnité qui serait versée dans le cadre du droit commun, et cela quelles que soient les circonstances du dommage, et quand bien même, par exemple, l'automobile se serait jetée sur un arbre - cas où la responsabilité civile ne serait d'aucun secours. Cette garantie n'est pas chère. Membre d'une mutuelle, elle me coûte 280 Frs par an : à peu près le prix d'un plein d'essence. En conséquence, les assureurs me disent qu'elle est très largement souscrite. Je ne dispose malheureusement d'aucune statistique.

A l'actif de la loi, il faut rappelons-le, inscrire toutes les améliorations qu'elle a apportées au sort des victimes de dommages corporels, et la procédure d'offre d'indemnité au profit de toutes les victimes d'accident de la circulation.

A son passif, on a dit qu'elle avait engendré un nouveau contentieux. Ce n'est que très partiellement vrai. L'impression que l'on a pu avoir à cet égard vient pour partie de ce que toutes les décisions rendues sur la loi nouvelle ont été publiées et passionnément commentées. Il est vrai aussi qu'un contentieux est né de maladresses de rédaction et de l'insertion de concepts nouveaux dans le droit antérieur. Mais je puis vous assurer que le contentieux a connu une diminution massive. Voici les derniers chiffres, tels qu'ils m'ont été donnés par un assureur. La proportion des victimes de dommage corporel obligées d'aller devant les tribunaux est tombée de 20% à 8% (et j'imagine que le nombre des transactions abusives imposées par des assureurs a aussi beaucoup diminué). Pour les victimes d'une incapacité permanente, le taux de contentieux est tombé de 28% à 12% (11% pour les mutuelles). Les taux de contentieux continuent à décliner encore. Sur le fondement de ces chiffres, je crois pouvoir dire que la loi Badinter a réalisé un très important progrès.

Jetons enfin un regard sur la situation actuelle. Les conducteurs sont en majorité couverts par une garantie volontaire indépendante de leurs fautes éventuelles. Les non-conducteurs sont

tous légalement protégés par une garantie quasi-automatique. Pour les uns comme pour les autres, la situation est presque satisfaisante. Lorsque tout le monde se sera habitué à la pratique et à l'idée d'une couverture automatique, lorsque les avocats considèreront leur avenir à la lumière de l'Europe qui se prépare et non plus à celle du carrefour voisin, il sera possible d'élaborer une loi couvrant automatiquement toutes les victimes d'accidents de la circulation. Financièrement, cela ne pose aucun problème. Juridiquement non plus. Il y a vingt ans qu'une puissante fédération d'assureurs américains, l'*American Insurance Association*, demande que l'assurance d'un véhicule couvre automatiquement les dommages corporels subis par tous les occupants, ainsi que par les piétons et cyclistes touchés par le véhicule. Ce système d'assurance directe aurait de nombreux avantages. Il serait, je crois, beaucoup plus juste que le droit actuel. Et, parce qu'il irait jusqu'au bout de sa logique, il éliminerait un bon nombre des problèmes que suscite la loi Badinter.

*
* *

déjà parus / bereits erschienen

- | | | | |
|-------|----------------------|------|--|
| N° 1 | Claude WITZ | 1983 | La coopération commerciale dans la convention ACP-CEE du 31 octobre 1979, de Lomé I à Lomé II |
| N° 2 | Danièle HUET-WEILLER | 1983 | Bilan de 10 ans d'application de la réforme de la filiation |
| N° 3 | Jean PRADEL | 1983 | Le médecin devant la loi pénale |
| N° 4 | Christian AUTEXIER | 1984 | L'action extérieure des régions |
| N° 5 | René ROUDAUT | 1984 | Les relations commerciales et industrielles franco-allemandes |
| N° 6 | Heike JUNG | 1984 | Le système des sanctions dans le droit pénal des mineurs en RFA |
| N° 7 | Bernard BRIGOULEIX | 1985 | L'opinion publique française et l'Allemagne dans la perspective européenne |
| N° 8 | Raymond FERRETTI | 1985 | La nouvelle décentralisation et les finances locales |
| N° 9 | André VITU | 1985 | Les traits caractéristiques de la procédure pénale française |
| N° 10 | Henri MENUQUIER | 1985 | L'Allemagne à la télévision française en 1984 |
| N° 11 | Varii auctores | 1985 | Le trentenaire du Centre d'Etudes Juridiques Françaises (15-25 novembre 1985) |
| N° 12 | Jean-François FLAUSS | 1986 | Le règlement amiable devant la Cour européenne des Droits de l'Homme |
| N° 13 | Andrée BRUNET | 1987 | Le sort des créanciers dans le nouveau droit français de la faillite |
| N° 14 | Jean PRADEL | 1987 | Trente ans de politique pénitentiaire française |
| N° 15 | Pierre AVRIL | 1988 | L'influence des institutions sur les partis politiques / Der Einfluß der Verfassungsordnung auf die politischen Parteien |
| N° 16 | Jacques ROBERT | 1988 | Terrorisme et libertés publiques / Terrorismus und Freiheitsrechte |

**CENTRE D'ETUDES
JURIDIQUES FRANCAISES**

Université de la Sarre, D -W6600 Saarbrücken 11
Tél. : (0681) 302 21 21 ou 21 85

Codirecteurs : Christian Autexier
Claude Witz
Professeurs des Universités

Chargée d'enseignement : Françoise FURKEL
Docteur en Droit

**Chargée d'administration
et secrétariat :** Marie-Thérèse MOTTEAU
Licenciée ès Lettres

Le Centre d'Etudes Juridiques Françaises, intégré dans le Département juridique de l'Université de la Sarre, constitue une institution universitaire de coopération unique en Europe. Son existence et sa mission sont le fruit d'un héritage de l'histoire et reflètent l'évolution des relations franco-allemandes.

Dans le domaine de la recherche, le Centre a naturellement vocation à servir de trait d'union entre les cultures juridiques françaises et allemandes.

Ses enseignements s'adressent à des étudiants de toutes nationalités qui veulent suivre au sein d'une université allemande, soit à titre principal, soit parallèlement à des études de droit allemand, des études de droit français sanctionnées par le DEUG, mention Droit. Les enseignements de droit français sont assurés par des enseignants des universités françaises et ceux de droit allemand par des enseignants des universités allemandes.

Renseignements :

- . à l'Office Allemand d'Echanges Universitaires (DAAD)
- . aux bureaux locaux de l'ONISEP
- . au Centre d'Etudes Juridiques Françaises
Universität des Saarlandes
D -W6600 Saarbrücken 11