

N° 5

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2015-2016

Enregistré à la Présidence du Sénat le 1^{er} octobre 2015

PROPOSITION DE LOI

visant à modifier la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation,

PRÉSENTÉE

Par MM. Jacques MÉZARD, Michel AMIEL, Guillaume ARNELL, Gilbert BARBIER, Alain BERTRAND, Joseph CASTELLI, Yvon COLLIN, Pierre-Yves COLLOMBAT, Philippe ESNOL, François FORTASSIN, Jean-Noël GUÉRINI, Robert HUE, Mmes Mireille JOUVE, Françoise LABORDE, Hermeline MALHERBE, MM. Jean-Claude REQUIER et Raymond VALL,

Sénateurs

(Envoyée à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du Règlement et d'administration générale, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

L'année 2015 marque les trente ans de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation, dite loi « Badinter ».

Après le revirement de jurisprudence de la Cour de cassation, dans son arrêt « Desmares » de 1982, où elle n'admettait que la force majeure comme cause d'exonération de responsabilité, cette loi est conçue dans l'objectif de tarir le contentieux des accidents de la circulation, en facilitant l'indemnisation des victimes. Elle a ainsi créé un régime spécifique d'indemnisation des victimes qui, d'une part, est fondé sur la seule « implication » d'un véhicule terrestre à moteur et, d'autre part, oblitère les causes classiques d'exonération de la responsabilité, et notamment la faute de la victime non conductrice.

Le développement des moyens de transports terrestres et notamment collectifs, à l'instar des tramways, invite toutefois à réformer les dispositions de cette loi trentenaire, à la lumière des difficultés qui se sont fait jour et des réponses de la jurisprudence abondante et fournie de ces dernières années, ainsi que des différents rapports et groupes de travail qui ont préconisé une adaptation de ses dispositions.

À ce titre, les différents rapports qui se sont succédé sur le sujet ont tous montré une grande convergence dans leurs recommandations. Tant le projet intitulé « pour une réforme du droit de la responsabilité civile », sous la direction de François TERRÉ de février 2012, que l'avant-projet Catala ont, par exemple, préconisé une adaptation de l'article 1^{er} de la loi du 5 juillet 1985. Dans son rapport annuel de 2005, la cour de cassation s'était également prononcée en faveur de cette modification.

La présente proposition de loi vise à tirer les leçons des réflexions nées du temps déjà long de l'application de cette loi.

L'**article 1^{er}** vise à abandonner l'interprétation restrictive ou littérale de la notion de voie propre prévue par l'article 1er de la loi de 1985 en revenant opportunément aux préconisations issues des discussions parlementaires et d'une partie de la doctrine, notamment la Cour de cassation, l'avant-projet Catala et le rapport Terré.

L'article 1^{er} de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985, tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation, exclut, en effet, de son champ d'application les chemins de fer et les tramways circulant sur des voies qui leur sont propres. Toutefois, la Cour de cassation a fait évoluer sa jurisprudence dans un arrêt du 16 juin 2011, en considérant «*qu'un tramway qui traverse un carrefour ouvert aux autres usagers de la route ne circule pas sur une voie qui lui est propre* ». La question était celle de savoir si une voie empruntée à la fois par un tramway et par d'autres usagers, comme cela est le cas des carrefours, conservait son caractère propre ou non. La Cour de cassation a choisi de faire perdre à ces voies leur caractéristique de «*voie propre*», afin de leur rendre applicable les dispositions de la loi du 5 juillet 1985 et de faciliter l'indemnisation des victimes.

L'**article 1^{er}** de la proposition de loi s'inscrit ainsi dans la lignée du rapport Terré, qui invitait à concevoir «*le fait des véhicules terrestres à moteur*» comme la reconnaissance d'un droit à indemnisation et non comme un régime à responsabilité. Il propose de supprimer l'exclusion du régime spécial des «*chemins de fer et tramways circulant sur des voies qui leur sont propres*».

Il faut, par ailleurs, noter que cette disposition avait été adoptée à l'Assemblée nationale en 2010, dans le cadre d'une proposition de loi qui n'a jamais été inscrite à l'ordre du jour du Sénat.

Il est, enfin, proposé d'affirmer le caractère d'ordre public de ces dispositions spéciales, de manière conforme à la jurisprudence.

L'**article 2** supprime cette même exclusion de l'article L. 211-8 du Code des assurances.

L'**article 3** propose, conformément au rapport Terré, le retrait de la référence à la faute inexcusable, ainsi que, par voie de conséquence, la suppression de l'exception pour les enfants de moins de 16 ans, les personnes de plus de 70 ans et celles atteintes d'une incapacité au moins égale à 80 %.

L'**article 4** propose la suppression de l'article 4 de la loi du 5 juillet 1985, afin d'unifier les régimes applicables à la victime-conducteur et à la victime-non conducteur, qui est source d'inégalité.

Cette suppression aurait pour effet d'améliorer l'indemnisation des victimes-conducteurs.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

- ① I. – 1. À la fin de l'article 1^{er} de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation, les mots : « , à l'exception des chemins de fer et des tramways circulant sur des voies qui leur sont propres » sont supprimés ;
- ② 2. Cet article est complété par une phrase ainsi rédigée :
- ③ « Elles sont d'ordre public. »
- ④ II. – À la fin du deuxième alinéa de l'article L. 122-1 du code de la route, les mots : « , à l'exception des chemins de fer et des tramways circulant sur des voies qui leur sont propres » sont supprimés.

Article 2

À la fin de l'article L. 211-8 du code des assurances, les mots : « , à l'exception des chemins de fer et des tramways circulant sur des voies qui leur sont propres » sont supprimés.

Article 3

- ① L'article 3 de la loi n° 85-677 du 5 juillet précitée est ainsi modifié :
- ② 1° À la fin du premier alinéa, les mots : « à l'exception de leur faute inexcusable si elle a été la cause exclusive de l'accident » sont supprimés ;
- ③ 2° Le deuxième alinéa est supprimé ;
- ④ 3° Au dernier alinéa, les mots : « dans les cas visés aux deux alinéas précédents, » sont supprimés.

Article 4

L'article 4 de la même loi est abrogé.