

DOCUMENT SOUMIS AUX DROITS D'AUTEUR : SOUS LICENCE CREATIVE COMMONS

CITEZ-NOUS DE LA FAÇON SUIVANTE :

L. Brochu, *Compte rendu du colloque annuel du Master II Droit des assurances (Paris Panthéon-Assas)*
« L'actualité de la loi Badinter, 40 ans après son entrée en vigueur », *bjda.fr* 2026, n° 103

Compte rendu du colloque annuel du Master II Droit des assurances (Paris Panthéon-Assas), « L'actualité de la loi Badinter, 40 ans après son entrée en vigueur »¹

Lilian Brochu,

Étudiant du Master II Droit des assurances de l'Université Paris-Panthéon-Assas

Loi du 5 juillet 1985 – Accident – Indemnisation des victimes – Véhicules terrestres à moteur – Circulation – Responsabilité civile – Contrat d'assurance – Assurance obligatoire – Appréciation du juge – Pénalités Badinter – Implication – Gardien – Conducteur – Exceptions de garantie – Bureau Central de Tarification

Les quarante ans représentent pour tout un chacun un âge fatidique. Souvent craint et détesté, cet anniversaire marque pourtant une forme de maturité, voire de stabilité. Et dans ce cas, que dire de l'anniversaire de la loi Badinter du 5 juillet 1985 ?

La longévité de cette loi impressionne autant qu'elle fascine. Et pour cause ! Comme l'a fait remarquer le Professeur Laurent Leveneur, la plupart des articles de cette loi n'ont même pas été touchés. Cette stabilité, qui est un exploit à une époque d'inflation et d'instabilité législative, ne s'explique pas tant par sa qualité rédactionnelle que par une raison antérieure à la loi.

En 1804, les rédacteurs du Code civil ne pouvaient pas envisager les hypothèses d'accident de la circulation, même si l'article 1385 ancien du Code civil prévoyait les accidents causés par l'animal. Ainsi, les victimes ne pouvaient agir qu'en se fondant sur la responsabilité pour faute ou celle du fait des choses.

Les juges ont donc pris le relais dans une période où les véhicules terrestres à moteur thermique se développent, causant par là même, toujours plus d'accidents. Si l'arrêt *Jand'heur*² a permis de dispenser la victime de prouver une faute du gardien de la chose sans que celui-ci puisse

¹ Colloque qui s'est tenu le 19 juin 2025 composé des intervenants suivants : Laurent Leveneur (Professeur à l'Université Paris Panthéon-Assas) ; Elodie Le Prado (avocate au Conseil d'État et à la Cour de cassation) ; Savignien Grignon Dumoulin (Premier avocat général de la deuxième chambre civile de la Cour de cassation), Clémence Sériès (avocate au barreau de Paris), Antoine Touzain (Professeur à l'Université Rouen Normandie) ; Nicolas Bonnardel (Maître de conférences à l'Université Bourgogne Europe), Pierre-Grégoire Marly (Professeur titulaire de la Chaire Assurance du CNAM, directeur de l'École Nationale d'Assurances) et Hervé Lécuyer (Professeur à l'Université Paris Panthéon-Assas)

² Cass., Ch réunies, 13 févr. 1930

s'exonérer de sa responsabilité par la preuve de son absence de faute, le célèbre arrêt *Franck*³ a quant à lui donné une définition de la garde consistant en un pouvoir d'usage, de direction et de contrôle de la chose.

C'est sur ces bases jurisprudentielles que s'est développé le droit de la réparation des victimes. Toutefois il subsistait encore l'exonération en raison de la faute de la victime jusqu'à ce que la Cour régulatrice rende le fameux arrêt *Desmares*⁴ en considérant que seul un évènement constituant un cas de force majeure exonère le gardien de la chose de sa responsabilité.

C'est dans ce contexte que la loi Badinter a pris des mesures visant à accélérer les procédures d'indemnisation, avec un assureur devant proposer des solutions indemnitrices.

Cependant, les débats et le contentieux autour de cette loi n'ont pas disparu, bien au contraire, ils se sont seulement déplacés sur d'autres sujets. *Qu'est-ce qu'un véhicule terrestre à moteur ? Qu'est-ce que l'implication ? Qu'est-ce qu'un accident de la circulation ?*

Et malgré ces questionnements, la loi n'a pas été modifiée et ce n'est pas faute d'avoir essayé. En 2005, la commission dirigée par Pierre Catala avait proposé d'insérer dans le Code civil la loi de 1985 en assimilant les accidents de tramways à ceux causés par les véhicules terrestres à moteur, et pourtant rien n'a été modifié, ni un mot, ni une lettre, c'est dire.

Aussi, il semble important de rappeler que cette loi de 1985 n'est pas qu'une loi de responsabilité civile des conducteurs, c'est aussi une loi d'assurance en témoignent l'insertion de dispositions dans le Code des assurances⁵.

Ainsi, comme l'a justement clamé le Professeur Laurent Leveneur, « *la loi Badinter reste d'actualité et vraisemblablement pour longtemps, elle a donc encore de beaux jours devant elle* ».

I) Pour une meilleure indemnisation des victimes

1. Contourner le système de la responsabilité civile et mieux indemniser les victimes. – Le Professeur Antoine Touzain, l'a rappelé : la loi du 5 juillet 1985 a pour objet de lutter contre les inégalités du droit commun de la responsabilité civile. La victime peut en effet obtenir réparation des préjudices en prouvant la simple implication d'un véhicule terrestre à moteur (VTAM) dans un accident de la circulation. Cette amélioration de la situation des victimes d'accident de la circulation passe également par une accélération de la procédure d'indemnisation des victimes.

2. Les conditions d'application de la loi Badinter. – Pour que cette loi puisse s'appliquer, trois conditions cumulatives sont nécessaires : il faut d'abord un accident (1^{ère} condition) de la circulation (2^e condition) et l'implication d'un véhicule terrestre à moteur (3^e condition).

³ Cass., ch. réunies., 2 déc. 1941

⁴ Cass., 2^e civ., 21 juill.1982, n° 81-12.850

⁵ À l'instar de l'article L. 112-1 dudit Code.

3. L'appréciation souple des notions. – Ces trois conditions font appel à trois notions différentes, lesquelles sont appréciées de manière la plus souple qui soit par le juge, là encore, dans l'objectif de mieux indemniser la victime. C'est ce que souligne M. Grignon Dumoulin, Premier avocat général de la deuxième chambre civile de la Cour de cassation. Ce faisant, peu importe le rôle actif ou passif du véhicule, ce qui compte est que ce dernier soit impliqué dans l'accident. De la même manière, les véhicules terrestres à moteur sont aussi très variés ; il a par exemple été assimilé à un VTAM un chariot élévateur⁶ ou encore une tondeuse autoportée⁷, tout cela pour permettre à la victime d'un accident d'obtenir réparation.

4. Restriction à l'opposabilité des exceptions de garantie. – Cependant, cette meilleure indemnisation des victimes ne passe pas uniquement par l'appréciation souple des notions, elle se concrétise avec la restriction de l'opposabilité des exceptions de garantie, c'est ce que mentionne Nicolas Bonnardel, Maître de conférences à l'Université de Bourgogne. En effet, si le droit commun du contrat d'assurance prévoit un principe d'opposabilité des exceptions de garanties, il existe une exception réglementaire en matière d'assurance automobile⁸. Toutefois, la jurisprudence n'a eu de cesse à partir de 2017 de considérer que la nullité de l'assurance automobile était inopposable aux tiers⁹. Cette évolution jurisprudentielle a même fait l'objet d'une codification : la loi PACTE a créé l'article L. 211-7-1 du Code des assurances et a modifié l'article R. 111-13 du même Code. Cette inopposabilité souligne un droit de la victime à obtenir réparation primant les stipulations contractuelles liant assureur et assuré.

5. Les pénalités dites *Badinter*. – Cette quête d'une meilleure indemnisation des victimes ne s'arrête pas là, en témoignent les propos du Professeur Pierre-Grégoire Marly, agrégé des Facultés de Droit. Les pénalités dites « *Badinter* » constituent des intérêts moratoires en cas de non-indemnisation de l'assureur et / ou en cas d'offre présentée trop tardivement ou insuffisante¹⁰. Ces intérêts peuvent même faire l'objet d'une capitalisation en application de l'article 1343-2 du Code civil conduisant à un élargissement considérable de l'assiette des pénalités *Badinter*. Cet élargissement est à ce point considérable qu'il mène parfois à des pénalités largement supérieures aux indemnités versées par l'assureur participant d'une forme de disproportionnalité¹¹.

6. Le rôle du BCT dans le cadre d'un refus de garantie par l'assureur. – Comment parler de la loi *Badinter* sans évoquer le rôle du Bureau Central de Tarification institué en 1958 en même temps que l'obligation d'assurance automobile et présidé par le Professeur Laurent

⁶ Cass. 2^e civ., 25 mai 1994, n° 92-19.455

⁷ Cass., 2^e civ., 24 juin 2004, n° 02-20.208

⁸ En vertu de l'article R. 111-13 du Code des assurances ne peuvent être opposables aux victimes ou à leur ayant droit la franchise prévue à l'article L. 121-1, les déchéances à l'exception de la suspension régulière de la garantie pour non-paiement des primes, la réduction de l'indemnité applicable conformément à l'article L. 113-9 et les exclusions de garantie prévues aux articles R. 211-10 et R. 211-11. Ainsi, l'assureur dans les cas énumérés devra procéder au paiement pour le compte du responsable et ne pourra pas tenter à son égard une action en remboursement pour les sommes versées ou mises en réserve à sa place.

⁹ Cf. CJUE, 20 juill. 2017 n° C-287/16 ; CJUE, 19 sept. 2024, n° C-236/23 *Matmut* ; Cass., 2^e civ., 23 janv. 2025 n° 23-15.983 et n° 23-16.795.

¹⁰ Article L. 211-9 du Code des assurances

¹¹ C'est ce qui a d'ailleurs conduit un assureur à déposer une QPC en ce sens (Cass., 2^e civ., 20 mars 2025, n° 24-19.937)

Leveueur ? Ici, il n'est pas véritablement question de l'indemnisation des victimes, mais plutôt de l'assurabilité des conducteurs en cas de refus par les compagnies d'assurance. Ces propos ont permis de rappeler la distinction de deux composantes de l'assurance automobile : d'une part, l'obligation de s'assurer pour toute personne dont la responsabilité civile est susceptible d'être engagée, d'autre part, l'obligation d'assurer à la charge des compagnies d'assurance. Toutefois, si le conducteur se heurte à un refus d'assurance de la part d'entreprises, ce qui est par ailleurs une liberté contractuelle constitutionnellement garantie, il pourra alors se tourner vers le BCT pour contraindre un assureur à l'assurer.

Certes, la loi Badinter vise à une meilleure indemnisation des victimes d'accident de la circulation, mais pour autant il ne s'agit pas d'indemniser n'importe qui, pour n'importe quoi. Cette indemnisation fait l'objet de garde-fous rappelés par les différents intervenants.

II) Une meilleure indemnisation certes, mais contrôlée

7. Des conditions cumulatives. – Le Professeur Antoine Touzain dans son intervention intitulée « Les limites du champ d'application de la loi Badinter » a rappelé que les conditions de la loi Badinter sont cumulatives et qu'à ce titre, ne peut s'appliquer la loi de 1985 sans VTAM, sans circulation et sans accident. Même si chacune de ces notions est appréciée de manière souple – en témoigne l'appréciation de la circulation, qui peut être vue comme un lieu susceptible de comprendre de la circulation¹² –, le cumul de ces conditions vise à une certaine forme de rationalité dans l'application de cette loi. De même, M. Grignon Dumoulin mentionne que même si la loi Badinter s'applique à des cas qui ne sont pas véritablement des accidents de la circulation, les juges font preuve de bon sens en excluant l'application de la loi à certaines situations ; tel est par exemple le cas d'un cyclomoteur stationné dans un hall d'immeuble ayant pris feu¹³ ou encore d'une chute par la victime sur le toit d'un VTAM stationné dans un garage privé¹⁴.

8. L'abus de droit dans les exceptions de garantie. – Si la loi Badinter a vocation à mieux indemniser les victimes, comme le montre l'inopposabilité de la nullité de l'assurance automobile au tiers lésé, il existe toutefois des limites, en témoigne l'abus de droit. Dans deux arrêts du 23 janvier 2025¹⁵, la deuxième chambre civile de la Cour de cassation retient que « *sauf abus de droit qu'elle aurait commis en qualité de souscripteur, la nullité du contrat d'assurance est inopposable à la victime par ricochet* ». Ici, l'abus de droit constitue un palliatif contre les éventuelles dérives. Toutefois, l'abus de droit n'est pas défini par les textes mais par la jurisprudence et est considéré comme « *le fait, pour une personne, de commettre une faute par le dépassement des limites d'exercice d'un droit qui lui est conféré, soit en le détournant de sa finalité, soit dans le but de nuire à autrui* »¹⁶. Ainsi, cette mention de l'abus de droit viserait la situation dans laquelle une personne chercherait à tirer profit des règles protectrices et

¹² tel est le cas d'un parking, d'une piste de ski, d'un champ, voire d'un lieu privé

¹³ Cass. 2^e civ., 26 juin 2003, n° 00-22.250

¹⁴ Cass. 2^e civ., 7 juill. 2022, n° 21-10.945

¹⁵ Cass., 2^e civ., 23 janv. 2025, n° 23-15.983 et 23-16.795

¹⁶ Cass., 1^e civ. 3 août 1915 n° 00-02.378

indemnisatrices de la victime pour échapper à sa responsabilité, aux conséquences juridiques de sa propre faute et non pour obtenir la réparation d'un préjudice¹⁷.

9. Des délais de prescription raisonnables : le cas des pénalités dites *Badinter*. – De la même manière qu'en cas d'abus de droit, le tiers lésé peut se voir opposer la nullité du contrat pour fausse déclaration, les délais de prescription imposés pour l'action en garantie des pénalités *Badinter* participent à la bonne et raisonnable application de la loi de 1985. En effet, après avoir présenté le mode de calcul des pénalités *Badinter*, le Professeur Marly a évoqué les délais de prescription assortis à ces pénalités. Il en résulte, que cette action devrait être enfermée non pas dans un délai de prescription décennale¹⁸, mais dans un délai de prescription quinquennale prévu par le droit commun (article 2224 du Code civil) dans la mesure où ces pénalités ne visent pas à réparer le préjudice subi par la victime, mais résultent du retard ou du manquement d'indemnisation de cette dernière. Enfin, une fois la question du délai de prescription résolue, s'est posée celle du point de départ de cette prescription. Selon le Professeur intervenant, celui-ci doit être fixé au jour où les pénalités sont arrivées à terme conformément à l'article 2233 troisièmement du Code civil.

Même si elle vise la meilleure indemnisation possible aux victimes d'accidents de la circulation, la loi Badinter n'en demeure pas moins cohérente et appliquée avec logique par les juridictions. Cette loi faisant état d'une pérennité tout à fait remarquable n'est pour autant pas désuète, poussiéreuse, bien au contraire. En effet, comme l'a répété le Professeur Laurent Leveneur, cette loi est toujours d'actualité et soulève de nombreux questionnements.

III) Une loi actuelle aux questionnements multiples

10. La difficulté de définition de certaines notions (VTAM, implication). – L'intervention de Me Élodie le Prado, avocate au Conseil d'État et à la Cour de cassation, a permis de déceler la difficulté pour définir certaines notions. Pour illustrer cet exercice complexe de définition, trois exemples ont été donnés : les vélos à assistance électrique, le fauteuil roulant électrique et les nouveaux engins de déplacement personnel motorisés aussi appelés « EDPM ». Concernant les vélos à assistance électrique, ce n'est pas la Cour de cassation, mais la CJUE qui s'est prononcée en octobre 2023¹⁹ considérant que le vélo à assistance électrique n'est pas un VTAM dès lors que le moteur ne donne qu'une assistance au pédalage. Pour les fauteuils roulants électriques, là encore, l'analyse est fine. La Cour de cassation énonce que le fauteuil roulant n'est pas un VTAM en ce sens qu'il s'agit d'un dispositif médical destiné à une personne en situation de handicap²⁰. Autrement dit, le fauteuil n'a pas une vocation de déplacement comme un véhicule, mais vise à faire retrouver l'autonomie à la personne handicapée. Enfin, il était question des EDPM. Évidemment que ces derniers ne pouvaient pas être prévus lors de l'élaboration de la loi de 1985 ; s'il n'existe pas de définition des EDPM dans la loi *Badinter*, ces derniers ont été envisagés dans le Code de la route à la suite d'un décret en date de 2019²¹.

¹⁷ Vincent Raffin, « Accident de la route – Nullité du contrat d'assurance et fausse déclaration », Veille juridique droit médical, 25 févr. 2025.

¹⁸ Puisque cette action ne porte pas sur des pénalités constituant l'accessoire des préjudices subis par les tiers victimes

¹⁹ CJUE, 12 oct. 2023, n° C-286/22

²⁰ Cass., 2^e civ., 6 mai 2021, n° 20-14.55

²¹ Décret n° 2019-1082 du 23 octobre 2019

Mais *quid* de leur qualification ? Si l'article L. 211-1 alinéa 1 du Code des assurances définit le VTAM via l'existence de trois conditions (1° un véhicule comprenant un moteur, 2° destiné à aller sur la route, 3° avec l'absence de tout effort mécanique), il n'en demeure pas moins que l'analyse des juges devra être casuistique, c'est-à-dire au cas par cas.

Mais l'avocate a soulevé une autre interrogation : est-ce que la loi Badinter est adaptée à de nouveaux modes de déplacement ? Là encore, la question n'est pas si évidente. Si les juges n'ont pas de définition légale sur laquelle s'appuyer pour définir les VTAM, ils ne sont pour autant dépourvus de ressource, en témoignent les travaux parlementaires sur le sujet. De la même manière, les juges peuvent s'appuyer sur d'autres textes et codes à l'instar du Code de la route. La loi Badinter soulève donc de nouvelles problématiques avec le développement de nouveaux engins et de nouvelles technologies, cependant la généralité des termes qui la composent permet aux juges de l'adapter ; néanmoins sera-t-il toujours possible d'adapter cette loi, ne sera-t-elle pas un jour dépassée ?

11. La garde du véhicule terrestre à moteur. – Me Clémence Serrières, avocate au Barreau de Paris, par son intervention a mentionné un sujet complexe et épineux : la garde du VTAM. Dès l'entrée en vigueur de la loi, les juges ont considéré que pouvaient être responsables d'un accident de la circulation : soit le conducteur, soit le gardien du véhicule terrestre à moteur. Cependant, la notion de garde est définie strictement par trois conditions cumulatives : « *par le pouvoir d'usage, de direction et de contrôle de la chose* »²². Si généralement le conducteur est le gardien de la chose, dans le cadre d'un accident de la circulation, ces qualités peuvent être dissociées et il peut y avoir un accident sans conducteur ; dès lors, l'identification du gardien devient indispensable. Dans un premier temps, l'avocate a rappelé que la garde du véhicule peut être dissociée de la conduite ; on pense notamment au rapport commettant / préposé et au célèbre arrêt *Costedoat*²³ dans lequel est affirmé que « *n'engage pas sa responsabilité à l'égard des tiers le préposé qui agit sans excéder les limites de la mission qui lui était impartie par son commettant* ». Dans cette hypothèse, le commettant conserve la garde du véhicule et est le seul débiteur d'une indemnisation résultant d'un accident de la circulation – précision faite que le véhicule doit appartenir à l'employeur.

Mais outre cette hypothèse, des questions pratiques se posent : *quid* lorsque le propriétaire d'un véhicule confie la conduite à un tiers. Est-il encore le gardien ? Dans un arrêt en date du 07 juillet 2022²⁴, la Cour de cassation a considéré que le fait pour le propriétaire d'un véhicule, en état d'ébriété, de confier temporairement les commandes à un tiers dans son propre intérêt, avant de prendre place à l'arrière, ne suffit pas à considérer qu'il en reste gardien²⁵. Ainsi, le propriétaire du véhicule est réputé en être le gardien, même si le gardien n'est pas au volant, en témoigne un arrêt de la deuxième chambre civile de la Cour de cassation²⁶ dans lequel il a été considéré qu'une femme qui descend de son véhicule pour ouvrir la porte du garage et qui est

²² Cass., Ch. réunie, 2 déc. 1941, *Franck*

²³ Cass., Ass. Plén., 25 févr. 2000, n° 97-17.378 et n° 97-20.15

²⁴ Cass. 2e civ., 7 juill. 2022, n° 20-23.240

²⁵ Marie Dugué, « Le propriétaire passager du véhicule n'en conserve pas nécessairement la garde », dans *Gazette du Palais* N° 02 - 17 janv. 2023, 2023GPL 17 janv. 2023, n° GPL444h2, note M. Dugué

²⁶ Cass., 2e civ., 13 juill. 2006, n° 05.17.095

blessée par ladite voiture demeure gardienne de celle-ci²⁷. La perte de la garde du véhicule est donc visible dans des hypothèses restreintes ; il a été ainsi jugé que le touriste louant un quad et victime d'un accident de la circulation est devenu le gardien du véhicule, le rôle du loueur se limitant au choix du circuit et à l'accompagnement de l'excursion²⁸.

Conclusion

À la suite de ces développements et pour reprendre les propos conclusifs du Professeur Hervé Lécuyer il résulte que ce n'est pas pour rien que la loi Badinter a une longévité aussi impressionnante. Sa mission première, à savoir indemniser les victimes d'accidents de la circulation, est respectée par les juges par une appréciation souple des termes qui la composent. Cependant, cela serait se méprendre que de croire que la loi est appliquée à tous les cas qui l'invoquent ; si les juges tendent à une meilleure indemnisation de la victime, ils font preuve de pragmatisme quant à son application. Enfin, les débats autour de cette loi et les volontés de modification témoignent qu'elle est toujours actuelle et qu'elle le sera encore pour de nombreuses années.

²⁷ Pour citer l'attendu : « *Et attendu que l'arrêt retient que Florence X... explique être sortie de son véhicule, pour se rendre dans son garage, et avoir été surprise par le mouvement de sa voiture, que tout en n'étant plus conductrice du véhicule au moment de l'accident, elle n'établit pas qu'elle en avait également perdu la garde qu'elle était présumée avoir conservée en qualité de propriétaire ;* »

²⁸ Cass., 2^e civ., 10 nov. 2009, n° 08-20.273