

Nouvelles précisions sur l'application de la Loi Badinter.



Par trois décisions publiées, la Cour de cassation apporte des précisions importantes sur l'exclusivité de la Loi Badinter (Cass. 2^{ème} civ., 31 mars 2022, n° 20-15.448, FS-B - Cass. 2^{ème} civ., 7 avril 2022, n° 21-11.137, FS-B) ainsi que sur la notion de gardien potentiellement responsable (Cass. 2^{ème} civ., 31 mars 2022, n° 20-22.594, FS-B).

Par ces 3 arrêts publiés au bulletin, la Cour de cassation apporte des précisions importantes tant sur le champ d'application de la Loi Badinter (I) que sur la notion de gardien (II).

I. Le domaine.

En présence d'un véhicule transporté dans le cadre d'un contrat de transport, la Loi Badinter est-elle applicable aux dommages subis par le véhicule en question ? La réponse semble évidente, la Loi Badinter est d'application exclusive, peu importe que le bien endommagé ait été transporté dans le cadre d'un contrat, dès lors que le véhicule endommagé était lui-même transporté par un autre véhicule terrestre à moteur (Cass. 2^{ème} civ., 4 mai 1987, n° 85-17.051). Pourtant, de manière juridiquement, très sûre, la Cour de cassation, à une semaine d'intervalle, a jugé deux fois le contraire dans des décisions de principe.

Tout d'abord dans la décision du 31 mars, l'accident survient lors du transport d'une grue-pelle. La société Colas rail, assurée auprès de la société Generali, a confié à la société T2L le transport d'une grue-pelle « rail-route » lui appartenant. Parvenu sur le lieu de livraison, alors que le chauffeur de la société T2L, aux commandes de la grue-pelle, la conduisait pour la faire descendre de la remorque ayant servi à son transport, l'engin a basculé et chuté au sol. Après avoir indemnisé la société Colas rail, la société Generali et son assurée ont, sur le fondement de la Loi n° 85-677 du 5 juillet 1985, assigné devant un tribunal de grande instance la société T2L et ses assureurs, les sociétés MMA IARD et MMA IARD assurances mutuelles, afin d'obtenir leur condamnation à leur payer, à la première, le montant de l'indemnité versée, à la seconde, celui de la franchise restée à charge et des frais d'expertise. Devant le juge de la mise en état, la société T2L et ses assureurs ont soulevé l'incompétence du tribunal de grande instance au profit du tribunal de commerce.

Autrement dit, pour les défendeurs, la compétence revenait au tribunal de commerce, puisqu'il convenait d'appliquer les stipulations du contrat de transport, à l'exclusion des dispositions de la loi Badinter.

La Cour de cassation suit cette analyse. Pour elle, y compris, lorsqu'est impliqué un véhicule terrestre à moteur, la Loi Badinter n'a pas toujours pour objet de régir l'indemnisation des propriétaires de marchandises endommagées à la suite d'un tel accident. Ainsi, si l'accident survient au cours de leur transport par le professionnel auquel elles ont été remises en exécution d'un contrat de transport, seul ce contrat sera applicable. Les conditions et modalités de la réparation de tels préjudices, d'ordre exclusivement économique, sont déterminées par ce contrat et les dispositions du Code de commerce qui lui sont applicables. Aussi, une fois la loi Badinter écartée, la compétence revient logiquement au tribunal de commerce, tribunal qui devra faire application des stipulations contractuelles.

Dans la décision du 7 avril, la question tout comme la réponse sont identiques. Dans cette affaire, par une lettre de voiture du 19 octobre 2018, la société Airbus a confié à un transporteur l'acheminement d'un ensemble propulsif lui appartenant, selon un itinéraire prédéfini, jusqu'à l'un de ses entrepôts. Au cours du trajet, après que le chauffeur eut dévié de l'itinéraire prévu, l'ensemble propulsif transporté a heurté la base du tablier d'un pont et a été endommagé. La société Airbus a, sur le fondement de la Loi du 5 juillet 1985, assigné devant un tribunal de grande instance le transporteur et la société Helvetia compagnie suisse d'assurances afin d'obtenir leur condamnation *in solidum* à lui payer une certaine somme en réparation de son préjudice. La société Helvetia assurances est intervenue volontairement à l'instance, en qualité d'assureur du transporteur, en lieu et place de la société Helvetia compagnie suisse d'assurances. Le transporteur et la société Helvetia assurances ont soulevé, devant le juge de la mise en état, l'incompétence du tribunal de grande instance au profit du tribunal de commerce.

Même cause, même conséquence, la Cour de cassation tranche en faveur de la compétence du tribunal de commerce en excluant l'application de la Loi Badinter. Aux termes de l'article L. 110-1, 5°, du Code de commerce, la loi répute acte de commerce toute entreprise de transport par terre ou par eau. Selon l'article L. 132-8 du même code, la lettre de voiture forme un contrat entre l'expéditeur, le voiturier et le destinataire. Enfin, aux termes de l'article L. 721-3, 1°, de ce code, les tribunaux de commerce connaissent des contestations relatives aux engagements entre commerçants.

Outre la question de compétence juridictionnelle, les présentes solutions sont d'une grande importance pratique puisqu'avec l'application du contrat et non de la loi, les stipulations telles que d'éventuelles clauses limitatives de réparation redeviennent d'actualité. La prochaine question sera sans doute le champ d'application exacte de l'exclusion de la loi de 1985. En l'espèce, la Cour vise des préjudices exclusivement d'ordre économique sous entendant sans doute qu'en présence de dommages corporels la loi reprendrait son empire.

II. Le gardien potentiellement responsable.

La victime d'un accident de la circulation dans lequel est impliqué un VTM peut agir contre le conducteur ou le gardien du véhicule impliqué. Le plus souvent le conducteur a la double qualité, ayant l'usage, la direction et le contrôle du véhicule. Dans de rares hypothèses, la jurisprudence a pu admettre un éclatement de la notion. Il en ira ainsi dans l'hypothèse où le véhicule est conduit par un préposé (qui ne peut être gardien : Cass. 2^{ème} civ., 11 avr. 2002, n°00-13.387).

Il convient désormais d'ajouter une nouvelle hypothèse mais cette fois au sein de la garde. Pour la Cour de cassation, si l'accident trouve sa cause dans un défaut du véhicule, remis à un tiers lors de l'accident, la qualité de gardien peut, sauf si ce dernier avait été averti de ce vice, demeurer au propriétaire, en tant qu'il a la garde de la structure du véhicule impliqué. Ici peu importe que le propriétaire ne se trouve pas dans le véhicule au moment de l'accident. Etant gardien de la structure, sa présence n'est pas requise. Une autre façon de le dire est de considérer que le conducteur n'a pas la qualité de gardien.

En l'espèce, le propriétaire d'un tracteur a remis ce dernier à un garagiste. Le préposé du garagiste placé sous le tracteur, a demandé au propriétaire du tracteur d'actionner le véhicule. Le tracteur s'était alors mis en mouvement et l'a blessé grièvement. Le préposé, victime d'un accident du travail, assigna le propriétaire du tracteur afin d'obtenir réparation sur le fondement de Loi Badinter pour obtenir une indemnisation complémentaire. Pour sa défense, ce dernier prétendait avoir transféré la garde de la chose au garagiste. Pour la Cour de cassation, l'accident trouvant son origine dans un défaut du véhicule (la structure), faute d'avoir informé le préposé de ce défaut, le propriétaire demeure gardien et n'a pas transféré la garde.

La solution est intéressante puisque, outre le cas d'espèce, si le seul véhicule impliqué est celui conduit par la victime, cette dernière disposera potentiellement d'une action contre le gardien de la structure. Ce dernier pourra alors toutefois opposer à la victime la moindre de ses fautes pour réduire son droit à réparation car il s'agit bien d'une victime conductrice (L. 85, art. 4).

Autonomie du préjudice de mort imminente et du préjudice d'attente et d'inquiétude : Cass. ch. mixte, 25 mars 2022, 20-15.624 et n°20-17.072, FB + R

Dans deux décisions rendues en chambre mixte, la Cour de cassation précise très clairement l'autonomie du préjudice de mort imminente par rapport aux souffrances endurées. Sur cette question, les différentes chambres de la Cour étaient divisées. La Première chambre et la Deuxième chambre civile avaient opté pour la prise en compte de ce préjudice par une majoration des souffrances endurées en tenant compte des souffrances d'ordre psychologiques alors que la Chambre criminelle indemnisait d'une part les souffrances endurées et d'autres part le préjudice de mort imminente. C'est donc clairement cette voie qui devra désormais prévaloir. Outre son autonomie, la Cour rappelle les critères de reconnaissance de ce préjudice avec la vérification de l'état de conscience de la victime avant son décès et l'exclusion très claire de ce préjudice au bénéfice de la victime qui a survécu.

Le préjudice d'attente et d'inquiétude emprunte lui également la voie de l'autonomie par rapport cette fois au préjudice d'affection. Ce préjudice est caractérisé lorsque des proches d'une personne, qui apprennent que celle-ci se trouve ou s'est trouvée exposée, à l'occasion d'un événement, individuel ou collectif, à un péril de nature à porter atteinte à son intégrité corporelle, éprouvent une inquiétude liée à la découverte soudaine de ce danger et à l'incertitude pesant sur son sort. Peu importe donc que celle-ci soit décédée ou non mais une atteinte grave est exigée. En l'espèce, le préjudice a été reconnu dans l'hypothèse d'un acte de terrorisme mais sa formulation générale ne semble pas interdire sa reconnaissance pour d'autres situations. Nous pouvons penser par exemple à des accidents de masse, telle qu'un important accident de la circulation ou encore l'incendie d'un important complexe immobilier.

FIVA et étendue du recours: Cass. 2^{ème} civ., 10 févr. 2022, n° 20-13.779, FS-B.

Dans cette affaire, la question était de savoir si le FIVA, qui n'a pas indemnisé, sur la base d'une majoration de la rente et l'indemnité forfaitaire prévue dans le cadre d'une faute inexcusable, peut récupérer celles-ci dans le cadre de son recours. Pour la Cour de cassation, le fonds peut recouvrer plus qu'il n'a versé puisque dès lors que le FIVA est recevable à exercer l'action en reconnaissance de faute inexcusable, il l'est, par là même, à demander la fixation de la majoration de la rente et l'allocation de l'indemnité forfaitaire. Ici, peu importe qu'il n'ait ni justifié d'un mandat de la veuve, ni préalablement indemnisé les ayants droit de la victime au titre de l'indemnité forfaitaire ou leur ait présenté une offre complémentaire à ce titre.

Notion d'aggravation : Cass., 2^{ème} civ., 10 mars 2022, n° 20-16.331, FS-B.

En l'espèce, un homme âgé de 24 ans, passager d'un scooter assuré auprès de la MACIF, a été victime le 30 mai 2009 d'un accident de la circulation. Il a été indemnisé de ses préjudices patrimoniaux et extra-patrimoniaux dans le cadre de deux transactions avec l'assureur du conducteur les 6 octobre 2010 et le 19 janvier 2011. Le 20 février 2013, la victime a subi une opération chirurgicale sur son coude gauche afin d'améliorer son état séquellaire. Mais, en raison d'un important déficit neurologique post-opératoire, elle a subi trois autres interventions les 14 mars 2013, 25 septembre 2014 et 23 mars 2015. Après une nouvelle expertise, la victime a saisi le tribunal aux fins d'être indemnisée des préjudices liés aux quatre interventions subies : PGPA, PGPF, tierce personne temporaire et permanente, DFT, DFP, souffrances endurées, préjudice esthétique temporaire et préjudice sexuel. Contrairement à la cour d'appel, la Cour de cassation va juger qu'il s'agit là d'une aggravation justifiant une indemnisation complémentaire : « l'aggravation du dommage initial causé par un accident peut découler de nouveaux préjudices résultant des soins qui ont été prodigués à la victime postérieurement à sa consolidation, en vue d'améliorer son état séquellaire résultant de cet accident ».

- AUTEUR

Laurent BLOCH
Professeur à l'Université de Bordeaux

— RESPONSABLE DE LA PUBLICATION

Annie BERLAND
aberland@racine.eu