

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958
7^e Législature

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1984-1985
(108^e SEANCE)

COMPTE RENDU INTEGRAL

1^{re} Séance du Lundi 17 Décembre 1984.

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M^{me} LOUISE MOREAU

1. — **Comptes consolidés.** — Transmission et discussion du texte de la commission mixte paritaire (p. 7019).

M. Bourguignon, rapporteur de la commission mixte paritaire.
M. Badinter, garde des sceaux, ministre de la justice.

TEXTE DE LA COMMISSION MIXTE PARITAIRE (p. 7020)

Adoption de l'ensemble du projet de loi, compte tenu du texte de la commission mixte paritaire.

2. — **Accidents de la circulation.** — Discussion d'un projet de loi (p. 7021).

Mme Gaspard, rapporteur de la commission des lois.
M. Badinter, garde des sceaux, ministre de la justice.

Discussion générale :

MM. Fuchs,
Escutia,
Jans,
Alain Bonnet,
Roger Rouquette,
Foyer.

Clôture de la discussion générale.

M. le garde des sceaux.

Passage à la discussion des articles.

★ (1 f.)

Article 1^{er} (p. 7034).

Amendement n° 1 de la commission des lois : Mme le rapporteur, M. le garde des sceaux. — Adoption.

Amendement n° 2 de la commission : Mme le rapporteur, MM. le garde des sceaux, Foyer. — Retrait.

Amendement n° 3 de la commission : Mme le rapporteur, MM. le garde des sceaux, Foyer. — Adoption.

Adoption de l'article 1^{er} modifié.

Article 2 (p. 7035).

Amendement n° 4 de la commission : Mme le rapporteur, M. le garde des sceaux. — Adoption.

Ce texte devient l'article 2.

Article 3 (p. 7035).

Amendement n° 5 de la commission, avec le sous-amendement n° 42 du Gouvernement : Mme le rapporteur, MM. le garde des sceaux, Alain Bonnet. — Adoption du sous-amendement et de l'amendement modifié, qui devient l'article 3.

Article 4 (p. 7035).

Amendement n° 6 de la commission, avec le sous-amendement n° 43 du Gouvernement : Mme le rapporteur, MM. le garde des sceaux, Jans, Foyer. — Adoption du sous-amendement n° 43.

Sous-amendement n° 51 de M. Foyer : Mme le rapporteur, M. le garde des sceaux. — Adoption du sous-amendement n° 51 et de l'amendement n° 6 modifié, qui devient l'article 4.

Article 5 (p. 7036).

M. André Brunet.

Amendement n° 7 de la commission: Mme le rapporteur, M. le garde des sceaux. — Adoption.

Amendement n° 8 de la commission: Mme le rapporteur, M. le garde des sceaux. — Adoption.

Adoption de l'article 5 modifié.

Après l'article 5 (p. 7037).

Amendement n° 44 du Gouvernement: M. le garde des sceaux, Mme le rapporteur. — Adoption.

Article 6. — Adoption (p. 7037).

Article 7 (p. 3037).

Amendements n° 9 de la commission et 45 du Gouvernement: Mme le rapporteur, M. le garde des sceaux. — Adoption de l'amendement n° 9; l'amendement n° 45 n'a plus d'objet.

Amendement n° 10 de la commission. — Adoption.

Adoption de l'article 7 modifié.

Article 8 (p. 7038).

Amendement n° 11 de la commission: Mme le rapporteur, M. le garde des sceaux. — Adoption.

Adoption de l'article 8 modifié.

Article 9. — Adoption (p. 7038).

Article 10 (p. 7038).

Amendement n° 12 de la commission: Mme le rapporteur, M. le garde des sceaux. — Adoption.

Adoption de l'article 10 modifié.

Article 11 (p. 7038).

Amendement n° 13 de la commission: Mme le rapporteur, MM. le garde des sceaux, Alain Bonnet. — Adoption.

Amendement n° 14 de la commission: Mme le rapporteur, M. le garde des sceaux. — Adoption.

Amendement n° 47 du Gouvernement: M. le garde des sceaux, Mme le rapporteur. — Adoption.

Adoption de l'article 11 modifié.

Article 12 (p. 7039).

Amendement n° 15 de la commission: Mme le rapporteur, M. le garde des sceaux. — Adoption.

Ce texte devient l'article 12.

Article 13 (p. 7039).

Amendement n° 16 de la commission: Mme le rapporteur, M. le garde des sceaux. — Adoption.

Ce texte devient l'article 13.

Articles 14 et 15. — Adoption (p. 7039).

Article 16 (p. 7040).

M. Alain Bonnet.

Amendement n° 17 de la commission: Mme le rapporteur, M. le garde des sceaux. — Adoption.

Amendement n° 18 de la commission: Mme le rapporteur, MM. le garde des sceaux, Jans. — Adoption.

Adoption de l'article 16 modifié.

Article 17 (p. 7041).

Amendement n° 19 de la commission: Mme le rapporteur, M. le garde des sceaux. — Adoption.

Adoption de l'article 17 modifié.

Article 18 (p. 7041).

Amendement n° 20 de la commission: Mme le rapporteur, M. le garde des sceaux. — Adoption.

Adoption de l'article 18 modifié.

Article 19 (p. 7041).

Amendement n° 21 de la commission: Mme le rapporteur, M. le garde des sceaux. — Adoption.

Adoption de l'article 19 modifié.

Après l'article 19 (p. 7042).

Amendement n° 22 de la commission: Mme le rapporteur, M. le garde des sceaux. — Adoption.

Amendement n° 23 de la commission: Mme le rapporteur, M. le garde des sceaux. — Adoption.

Article 20 (p. 7042).

Amendement n° 24 de la commission: Mme le rapporteur, M. le garde des sceaux. — Adoption.

Adoption de l'article 20 modifié.

Article 21 (p. 7042).

Amendement n° 25 de la commission: Mme le rapporteur, M. le garde des sceaux. — Adoption.

Ce texte devient l'article 21.

Article 22 (p. 7042).

Amendement n° 39 de M. Foyer: M. Foyer, Mme le rapporteur, M. le garde des sceaux. — Rejet du premier alinéa; adoption du deuxième alinéa et de l'amendement n° 39 modifié.

Adoption de l'article 22 modifié.

Après l'article 22 (p. 7043).

Amendement n° 40 de M. Foyer: M. Foyer, Mme le rapporteur, M. le garde des sceaux. — Retrait.

Avant l'article 23 (p. 7044).

Amendement n° 26 de la commission: Mme le rapporteur, M. le garde des sceaux. — Adoption.

L'intitulé du chapitre II est ainsi rédigé.

Article 23 (p. 7044).

Amendement n° 27 de la commission: Mme le rapporteur, M. le garde des sceaux. — Adoption.

Adoption de l'article 23 modifié.

Article 24 (p. 7044).

MM. Alain Bonnet, le garde des sceaux.

Amendement n° 48 du Gouvernement: M. le garde des sceaux, Mme le rapporteur. — Adoption.

Amendement n° 28 de la commission: Mme le rapporteur, M. le garde des sceaux. — Adoption.

Adoption de l'article 24 modifié.

Articles 25 et 26. — Adoption (p. 7045).

Après l'article 26 (p. 7045).

Amendement n° 29 de la commission: Mme le rapporteur, M. le garde des sceaux. — Adoption.

Article 27 (p. 7045).

Amendement n° 30 de la commission: Mme le rapporteur, M. le garde des sceaux. — Adoption.

Adoption de l'article 27 modifié.

Article 28. — Adoption (p. 7045).

Avant l'article 29 (p. 7045).

Amendement n° 31 de la commission: Mme le rapporteur, M. le garde des sceaux. — Adoption.

Amendement n° 41 de M. Foyer: M. Foyer, Mme le rapporteur, M. le garde des sceaux. — Rejet.

Article 29 (p. 7046).

M. Jans.

Amendement n° 32 de la commission: Mme le rapporteur, M. le garde des sceaux. — Adoption.

Adoption de l'article 29 modifié.

Article 30 (p. 7047).

M. Roger Rouquette.

Amendement n° 33 de la commission: Mme le rapporteur, M. le garde des sceaux. — Adoption.

Adoption de l'article 30 modifié.

Articles 31 à 33. — Adoption (p. 7047).

Article 34 (p. 7047).

Amendement n° 49 du Gouvernement: M. le garde des sceaux, Mme le rapporteur. — Adoption.

Amendement n° 34 de la commission: Mme le rapporteur, M. le garde des sceaux. — Adoption.

Amendement n° 35 de la commission: Mme le rapporteur, M. le garde des sceaux. — Adoption.

Adoption de l'article 34 modifié.

Article 35. — Adoption (p. 7048).

Article 36 (p. 7048).

Amendement n° 36 de la commission: Mme le rapporteur, M. le garde des sceaux. — Adoption.

Adoption de l'article 36 modifié.

Article 37 (p. 7048).

MM. Alain Bonnet, le garde des sceaux.

Adoption de l'article 37.

Article 38 (p. 7048).

Amendement n° 37 de la commission: Mme le rapporteur, M. le garde des sceaux. — Adoption.

Adoption de l'article 38 modifié.

Article 39. — Adoption (p. 7049).

Article 40 (p. 7049).

Amendement n° 38 de la commission: Mme le rapporteur, M. le garde des sceaux. — Adoption.

Ce texte devient l'article 40.

Article 41. — Adoption (p. 7049).

Adoption, par scrutin, de l'ensemble du projet de loi.

3. — Ordre du jour (p. 7049).

PRESIDENCE DE Mme LOUISE MOREAU,

vice-président.

La séance est ouverte à quinze heures.

Mme le président. La séance est ouverte.

— 1 —

COMPTES CONSOLIDES

Transmission et discussion
du texte de la commission mixte paritaire.

Mme le président. M. le président de l'Assemblée nationale a reçu de M. le Premier ministre la lettre suivante :

Paris, le 14 décembre 1984.

Monsieur le président,

Conformément aux dispositions de l'article 45, alinéa 3, de la Constitution, j'ai l'honneur de vous demander de soumettre à l'Assemblée nationale, pour approbation, le texte proposé par la commission mixte paritaire sur les dispositions restant en discussion du projet de loi relatif aux comptes consolidés de certaines sociétés commerciales et entreprises publiques.

Veuillez agréer, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération.

En conséquence, l'ordre du jour appelle la discussion des conclusions du rapport de la commission mixte paritaire (n° 2502).

La parole est à M. Bourguignon, rapporteur de la commission mixte paritaire.

M. Pierre Bourguignon, rapporteur. Madame le président, monsieur le garde des sceaux, mes chers collègues, la commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi relatif aux comptes consolidés est parvenue à un accord. Une fois de plus, je me plais à le souligner, les représentants des deux assemblées ont pu trouver un terrain d'entente sur un texte qui concerne le droit des sociétés et la vie de nos entreprises.

Les principales divergences qui subsistaient à l'issue de deux lectures à l'Assemblée nationale et au Sénat portaient, d'une part, sur les notions de contrôle de fait et d'influence dominante par contrat et, d'autre part, sur la portée de certaines des règles d'évaluation spéciales que les sociétés pourront utiliser pour l'établissement des comptes consolidés.

S'agissant de la définition du contrôle de fait à l'article 1^{er}, laquelle modifie l'article 357-1 de la loi de 1966, nous nous sommes ralliés à la modification introduite par le Sénat à la demande du Gouvernement, qui porte à 40 p. 100 la fraction des droits de vote à partir de laquelle une société sera présumée exercer un contrôle de fait si aucun autre actionnaire ou associé ne détient une fraction supérieure à la sienne.

Cette disposition résout en partie le problème de la preuve du contrôle de fait mais ne modifie pas la règle de fond inscrite dans le projet de loi initial, qui exige qu'une société consolide par intégration globale les comptes de la ou des sociétés dont elle a nommé les dirigeants au cours de deux exercices successifs, quelle que soit la proportion des droits de vote qu'elle y détient. La commission mixte paritaire a en effet supprimé la « présomption de non-contrôle » que le Sénat avait introduite dans le texte. D'un manquement complexe, cette présomption négative aurait au surplus présenté le risque de réduire singulièrement le champ d'application de la loi.

La commission mixte paritaire a donc eu le souci de proposer un texte aussi applicable que possible tout en restant fidèle aux objectifs du projet de loi.

Elle y est également parvenue, me semble-t-il, en ce qui concerne la notion d'influence dominante exercée par l'effet d'un contrat ou d'une clause des statuts, influence qui ne doit entraîner l'obligation de consolider que si la société dominante est en même temps actionnaire ou associée de l'entreprise sous domination.

A l'article 2 du projet de loi, la commission mixte paritaire s'est rapidement mise d'accord sur la rédaction de l'article 357-2, qu'elle a adopté dans le texte du Sénat, et sur l'article 357-3, qu'elle a adopté dans le texte de l'Assemblée nationale.

En revanche, c'est après une discussion assez longue qu'elle a adopté une nouvelle rédaction du deuxième alinéa de l'article 357-8, lequel précise la portée des règles d'évaluation spéciales aux comptes consolidés. Si je m'étends quelque peu sur cette disposition, c'est parce que la rédaction que nous avons finalement retenue n'est pas exempte de défauts et nécessiterait une modification.

L'article 357-8 comprend deux dispositions qui permettent d'écarter les règles comptables de droit commun afin que les comptes consolidés soient utilisables pour la gestion et le contrôle de gestion. En revanche, le dernier alinéa de l'article 357-8, tel qu'il avait été adopté par l'Assemblée nationale, avait pour effet de faire prévaloir les principes comptables sur des règles qui lui sont étrangères et qui pourraient dénaturer l'information donnée par les comptes consolidés.

Les règles non conformes aux principes comptables sont tout d'abord les règles de nature fiscale, qui ont une incidence sur les comptes sociaux annuels et ne devraient pas en avoir sur les comptes consolidés si l'on veut qu'ils soient utilisables pour la gestion ; je pense en particulier à la comptabilisation des amortissements. Il s'agit aussi du régime juridique du crédit-bail, qui aurait des incidences peu souhaitables sur la comptabilisation des immeubles.

Le bref rappel du texte que l'Assemblée nationale a adopté en deuxième lecture était nécessaire pour comprendre les deux caractéristiques de la rédaction proposée par la commission mixte paritaire.

En premier lieu, il ne serait plus possible d'expurger des comptes consolidés les règles, en particulier de nature fiscale, contraires aux principes comptables.

En second lieu, le texte adopté permettrait de s'affranchir, pour l'établissement des comptes consolidés, non seulement de toutes les règles d'évaluation fixées par les articles 12 à 15 du code du commerce, mais aussi de celles qui sont prévues à titre d'option par la quatrième directive, et dont les premiers alinéas de l'article 357-8 autorisent l'emploi, conformément à la septième directive.

Tout en m'efforçant de présenter avec un maximum d'objectivité le texte adopté par la commission mixte paritaire — je pense avoir fidèlement rendu compte de ses travaux et des observations du rapporteur du Sénat — je ne pouvais cependant pas omettre de vous signaler cette imperfection, qui s'explique d'ailleurs largement par les délais dans lesquels nous avons dû nous réunir, le Sénat ayant adopté mercredi soir le texte en deuxième lecture et la commission mixte paritaire s'étant réunie jeudi matin à la première heure.

Je crois qu'il aurait été souhaitable qu'une modification puisse être apportée à l'article 357-8, consistant à reprendre, au dernier alinéa, la disposition adoptée par l'Assemblée, afin de donner au texte le sens qu'il doit avoir pour être utile et applicable.

La discussion des articles 3 et 7 n'a donné lieu quant à elle à aucune difficulté, les divergences ne portant pas sur le fond. La commission mixte paritaire a retenu la rédaction du Sénat pour le premier article, celle de l'Assemblée nationale pour le second.

En conclusion, je me félicite de l'accord intervenu sur les dispositions restant en discussion. Il témoigne du souci d'amélioration progressive du texte dont les deux assemblées ont fait preuve. Je voudrais d'ailleurs rendre hommage tout spécia-

lement au rapporteur de la commission des lois du Sénat, M. Jean Arthuis, dont les suggestions ont permis d'améliorer le texte.

Compte tenu de ces observations, je vous demande, mes chers collègues, d'adopter le texte de la commission mixte paritaire.

Mme le président. La parole est à M. le garde des sceaux, ministre de la justice.

M. Robert Badinter, garde des sceaux, ministre de la justice. Madame le président, mesdames, messieurs les députés, nous voici arrivés au terme du débat sur le projet de loi relatif aux comptes consolidés.

Je remercie votre assemblée, la commission des lois et son excellent rapporteur de leur efficace et active contribution à l'élaboration de ce texte. Cette loi marquera la fin de la réforme et de la modernisation de notre droit des obligations comptables, entreprises avec la loi comptable du 30 avril 1983 et poursuivies à l'occasion de la loi sur la prévention des difficultés des entreprises.

L'esprit d'ouverture de chacun a permis, par étapes successives, l'adoption en commission mixte paritaire du texte qui vous est aujourd'hui proposé et auquel le Gouvernement souscrit. Je me réjouis d'ailleurs de constater que, de manière générale, les textes de droit économique que nous avons eu l'honneur de présenter au Parlement depuis le début de la législature ont toujours fait l'objet d'un accueil favorable, d'une collaboration très attentive et constructive des deux assemblées et d'un accord en commission mixte paritaire.

Au-delà des modifications de portée rédactionnelle, quelques points restaient en litige entre le Sénat et l'Assemblée nationale.

A l'article 357-1, la commission mixte paritaire a retenu l'idée d'une présomption positive de contrôle, dès lors que la société consolidante détient plus de 40 p. 100 des droits de vote d'une autre société. Je souligne que cette disposition n'a pas pour objet d'introduire un seuil de consolidation par intégration globale, mais qu'elle fixe le régime de la preuve applicable aux situations les plus fréquentes.

S'agissant de la rédaction de l'article 357-3, il résulte que la mise en équivalence est une méthode de consolidation, ce qui implique qu'il ne faut négliger ni les éliminations ni les retraitements nécessaires.

En revanche, si les deux assemblées étaient d'accord sur l'objectif à atteindre à l'article 357-8, relatif aux règles d'évaluation applicables aux comptes consolidés, la rédaction retenue pour le dernier alinéa peut soulever quelques difficultés d'interprétation. Il m'apparaît clairement que les deux assemblées ont, notamment, entendu éliminer l'incidence des législations fiscales ou étrangères sur les comptes consolidés. Je tenais à le préciser.

Ce texte de droit économique est très attendu par les entreprises ouvertes à la concurrence en France et à l'étranger. Le développement d'une information financière fiable est une exigence croissante des agents économiques, à condition que cette information soit utile, lisible et proche des préoccupations de ses utilisateurs. Je suis heureux de souligner que ce projet réalise une synthèse harmonieuse, toujours recherchée mais difficile à atteindre, entre l'économique et le juridique. (Applaudissements sur les bancs des socialistes.)

Mme le président. Personne ne demande la parole dans la discussion générale ?...

Je donne lecture du texte de la commission mixte paritaire :

« Art. 1^{er}. — L'article 357-1 de la loi n° 66-537 du 24 juillet 1966 sur les sociétés commerciales est ainsi rédigé :

« Art. 357-1. — Les sociétés commerciales établissent et publient chaque année à la diligence du conseil d'administration, du directoire, du ou des gérants, selon le cas, des comptes consolidés ainsi qu'un rapport sur la gestion du groupe, dès lors qu'elles contrôlent, de manière exclusive ou conjointe, une ou plusieurs autres entreprises ou qu'elles exercent une influence notable sur celles-ci, dans les conditions ci-après définies.

« Le contrôle exclusif par une société résulte :

« — soit de la détention directe ou indirecte de la majorité des droits de vote dans une autre entreprise ;

« — soit de la désignation, pendant deux exercices successifs, de la majorité des membres des organes d'administration, de direction ou de surveillance d'une autre entreprise ; la société consolidante est présumée avoir effectué cette désignation lorsqu'elle a disposé au cours de cette période, directement ou indirectement, d'une fraction supérieure à 40 p. 100 des droits de vote, et qu'aucun autre associé ou actionnaire ne détenait, directement ou indirectement, une fraction supérieure à la sienne ;

« — soit du droit d'exercer une influence dominante sur une entreprise en vertu d'un contrat ou de clauses statutaires, lorsque le droit applicable le permet et que la société dominante est actionnaire ou associée de cette entreprise.

« Le contrôle conjoint est le partage du contrôle d'une entreprise exploitée en commun par un nombre limité d'associés ou d'actionnaires, de sorte que les décisions résultent de leur accord.

« L'influence notable sur la gestion et la politique financière d'une entreprise est présumée lorsqu'une société dispose, directement ou indirectement, d'une fraction au moins égale au cinquième des droits de vote de cette entreprise.

« Art. 2. — Sont insérés, après l'article 357-1 de la loi n° 66-537 du 24 juillet 1966 précitée, les articles 357-2 à 357-11 suivants :

« Art. 357-2. — Par dérogation aux dispositions de l'article 357-1, les sociétés mentionnées audit article, à l'exception de celles qui émettent des valeurs mobilières inscrites à la cote officielle des bourses de valeurs, sont exemptées, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat, de l'obligation d'établir et de publier des comptes consolidés et un rapport sur la gestion du groupe :

« 1° Lorsqu'elles sont elles-mêmes sous le contrôle d'une entreprise qui les inclut dans ses comptes consolidés et publiés ; en ce cas, toutefois, l'exemption est subordonnée à la condition qu'un ou plusieurs actionnaires ou associés de l'entreprise contrôlée représentant au moins le dixième de son capital social ne s'y opposent pas ;

« 2° Ou lorsque l'ensemble constitué par une société et les entreprises qu'elle contrôle ne dépasse pas pendant deux exercices successifs sur la base des derniers comptes annuels arrêtés une taille déterminée par référence à deux des trois critères mentionnés au troisième alinéa de l'article 10 du code de commerce.

« Art. 357-3. — Les comptes des entreprises placées sous le contrôle exclusif de la société consolidante sont consolidés par intégration globale.

« Les comptes des entreprises contrôlées conjointement avec d'autres actionnaires ou associés par la société consolidante sont consolidés par intégration proportionnelle.

« Les comptes des entreprises sur lesquelles la société consolidante exerce une influence notable sont consolidés par mise en équivalence.

« Lorsque les comptes annuels de certaines entreprises consolidables par application des dispositions des deuxième à sixième alinéas de l'article 357-1 sont structurés de manière à ce point différente que leur consolidation par intégration globale ou proportionnelle se révèle impropre à donner l'image fidèle mentionnée à l'article 357-6, ces comptes sont consolidés par mise en équivalence.

« Art. 357-4 à 357-7. — Non modifiés.

« Art. 357-8. — Sous réserve d'en justifier dans l'annexe, la société consolidante peut faire usage, dans les conditions prévues à l'article 11 du code de commerce, de règles d'évaluation fixées par décret en conseil d'Etat, et destinées :

« — à tenir compte des variations de prix ou des valeurs de remplacement ;

« — à évaluer les biens fongibles en considérant que le premier bien sorti est le dernier bien rentré ;

« — à permettre la prise en compte de règles non conformes à celles fixées par les articles 12 à 15 du code de commerce.

« — Art. 357-9 à 357-11. — Non modifiés.

« Art. 3. — Après l'article 340-3 de la loi n° 66-537 du 24 juillet 1966 précitée, il est ajouté l'article 340-4 suivant :

« Art. 340-4. — Les sociétés qui établissent des comptes consolidés conformément aux articles 357-3 à 357-10 peuvent, dans les conditions prévues à l'article 11 du code de commerce, et par dérogation à son article 12, inscrire les titres des sociétés qu'elles contrôlent de manière exclusive, au sens de l'article 357-1, à l'actif du bilan en fonction de la quote-part des capitaux propres déterminée d'après les règles de consolidation que ces titres représentent. Cette méthode d'évaluation, si elle est choisie, s'applique à l'ensemble des titres qui répondent aux conditions précédentes. Il est fait mention de l'option dans l'annexe.

« La contrepartie de la variation annuelle de la quote-part globale de capitaux propres représentative de ces titres ne constitue pas un élément de résultat ; elle est inscrite distinctement dans un poste de capitaux propres ; elle n'est pas distribuable et ne peut être utilisée à compenser les pertes ; néanmoins, si l'écart global devient négatif, il est inscrit au compte de résultat.

« Si une société fait usage de la méthode prévue aux alinéas précédents, les sociétés qu'elle contrôle appliquent la même méthode lorsqu'elles contrôlent elles-mêmes d'autres sociétés dans les mêmes conditions.

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les modalités d'application du présent article. »

« Art. 7. — I. — Le deuxième alinéa de l'article 228 de la loi n° 66-537 du 24 juillet 1966 précitée est ainsi rédigé :

« Lorsqu'une société établit des comptes consolidés, les commissaires aux comptes certifient que les comptes consolidés sont réguliers et sincères et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière ainsi que du résultat de l'ensemble constitué par les entreprises comprises dans la consolidation. Sans préjudice des dispositions du quatrième alinéa de l'article 229, la certification des comptes consolidés est délivrée notamment après examen des travaux des commissaires aux comptes des entreprises comprises dans la consolidation ou, s'il n'en est point, des professionnels chargés du contrôle des comptes des dites entreprises ; ceux-ci sont libérés du secret professionnel à l'égard des commissaires aux comptes de la société consolidante. »

« II. — Le troisième alinéa de l'article 228 précité est complété par la phrase suivante :

« Ils vérifient, le cas échéant, la sincérité et la concordance avec les comptes consolidés des informations données dans le rapport sur la gestion du groupe. »

Personne ne demande la parole ?

Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi, compte tenu du texte de la commission mixte paritaire.

(L'ensemble du projet de loi est adopté.)

— 2 —

ACCIDENTS DE LA CIRCULATION

Discussion d'un projet de loi.

Mme le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation (n°s 2391, 2485).

La parole est à Mme Gaspard, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

Mme Françoise Gaspard, rapporteur. Mes chers collègues, le projet de loi que j'ai l'honneur de rapporter, qui tend à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et, de façon plus générale, à l'accélération des procédures d'indemnisation, constitue en soi un événement dans l'histoire du droit français.

Nous en prendrons la mesure en rappelant qu'en ce qui concerne les accidents de la circulation, des magistrats, des avocats, des professeurs de droit, des parlementaires, mais aussi des sociologues, des professionnels de l'assurance ainsi que des associations de victimes et de familles de victimes n'ont cessé, depuis le début du siècle, de réclamer que soit profondément réformé le droit de la responsabilité civile en la matière et que soient améliorées les procédures d'indemnisation.

Des dizaines de projets de réforme, en réalité près d'une centaine, ont été élaborés mais, bien que, dès 1901, une proposition de loi ait été déposée devant le Parlement, aucun texte de fond n'avait été jusqu'à présent soumis à la représentation nationale.

Plus exactement, si la question a été abordée, c'est essentiellement par le biais de l'obligation d'assurance, mais on a laissé intact le système juridique fondé sur les principes des articles 1382 et suivants du code civil. Ce système, ainsi que l'écrivait en 1981 le professeur Tunc, reste « prisonnier du dogme de la responsabilité pour faute » et conduit à « nier l'idée des risques de la circulation au point de ne pas indemniser automatiquement le piéton qui, sur le bas-côté de la route, est fauché par une voiture dérapant sur le verglas ».

Il peut paraître étonnant que le droit de la responsabilité civile, en matière d'accidents de la circulation, n'ait pas d'avantage et plus rapidement évolué, à la différence de ce qui a été passé pour les accidents du travail, sur lesquels le législateur est intervenu dès 1898.

Ce n'est pas, nous l'avons vu, faute de débats, d'idées et de projets. Ce n'est pas non plus que la pression des faits n'ait été puissante.

Aussi, avant d'aborder la réforme qui nous est proposée, est-il utile de considérer l'histoire de ce qui est apparu jusqu'à ce jour comme une impossible mutation juridique, pour mieux comprendre les résistances qu'ont rencontrées les réformateurs et l'importance — pour ne pas dire le courage — du projet que le garde des sceaux nous soumet.

Les articles du code civil concernant la responsabilité civile, et sur lesquels est encore fondée l'indemnisation d'une victime de la route, ont été rédigés en 1804, alors qu'on ne pouvait imaginer ni l'invention, ni le développement des véhicules à moteurs.

Dès l'apparition de l'automobile, dans les années 1890, et malgré sa rareté, la question de l'indemnisation des victimes a suscité un débat à caractère passionnel. Le débat n'a cessé de s'amplifier tout au long du XX^e siècle, en changeant d'ailleurs de contenu.

Nous emprunterons au sociologue François Ewald la « périodisation » de la problématique.

Au cours d'une première période, qui va de 1893 jusqu'à la Première guerre mondiale, l'automobile est l'exception : c'est un objet de luxe perçu par ceux qui ne la possèdent pas, et qui en redoutent les effets, comme agressif et violent. Le fait divers qu'est l'accident de la circulation provoque alors les gros titres de la presse. Il est générateur d'un sentiment d'insécurité.

Toute la question est alors d'imaginer un dispositif juridique qui rétablisse l'égalité entre la victime et l'auteur du dommage. En 1907, Ambroise Colin, parmi d'autres, proposait notamment que la présomption de responsabilité repose sur le propriétaire du véhicule, mais aussi, déjà, que soit créé un fonds de garantie au profit des victimes d'accidents causés par des inconnus.

Rappelons qu'en 1914 il n'y avait que 25 000 véhicules automobiles en circulation.

Au cours de la seconde période, qui va de 1919 à 1958, date de la loi sur l'obligation d'assurance, la problématique se transforme. L'automobile cesse d'être un objet de luxe, privilège de quelques-uns. Elle est reconnue comme utile et surtout elle pénètre toutes les couches de la société : de 90 000 véhicules en circulation en 1919 on passe à 2 250 000 en 1938.

Les accidents perdent donc, alors même que leur nombre augmente, lui aussi, leur caractère scandaleux, sensationnel, exorbitant. Ils ne sont plus la marque de « l'oppression, de l'agression des humbles par les plus riches ». Ils sont, hélas, désormais trop courants pour faire les gros titres de la presse.

On observe alors, avec leur banalisation, un intérêt marqué du législateur pour la réglementation de la prévention — le code de la route naît en 1921 — et une réflexion portée davantage sur la notion d'accident et sur l'indemnisation de la victime, notamment en ce qui concerne la garantie et la solvabilité du responsable.

Quant à la jurisprudence, elle fait évoluer la question de la responsabilité spécialement avec l'arrêt Jand'heur dans lequel la Cour de cassation, toutes chambres réunies, déclare à propos d'un accident automobile : « que la présomption de responsabilité établie par l'article 1384, alinéa premier du code civil, à l'encontre de celui qui a sous sa garde la chose inanimée qui a causé un dommage à autrui, ne peut être détruite que par la preuve d'un cas fortuit ou de force majeure ou d'une cause étrangère qui ne lui soit pas imputable ; qu'il ne suffit pas de prouver qu'il n'a commis aucune faute ou que la cause du fait dommageable est demeurée inconnue ; ... que la loi, pour l'application de la présomption qu'elle édicte, ne distingue pas suivant que la chose qui a causé le dommage était ou non actionnée par la main de l'homme ; qu'il n'est pas nécessaire qu'elle ait un vice inhérent à sa nature et susceptible de causer le dommage, l'article 1384 rattachant la responsabilité à la garde de la chose, non à la chose elle-même... ».

Cet arrêt allait fixer, pour longtemps, le principe de la responsabilité en matière d'accidents de la circulation.

Il allait aussi, dans le même temps où son application ne cessait de se heurter à de multiples difficultés, rendant incertaine la solution des litiges, nourrir de nouveaux débats, non tant d'ailleurs sur la règle de la responsabilité que sur le principe de l'indemnisation et de sa garantie conçus comme un aspect spécifique du problème.

Ainsi on assiste, avant 1940, à de multiples propositions tendant soit à la création d'un fonds de garantie, soit à la création de l'assurance responsabilité pour permettre l'indemnisation.

Après 1945, et avec la multiplication sans précédent du nombre des véhicules automobiles — 3 millions 400 000 en 1953 et 7 millions 600 000 en 1962 — et par conséquent des accidents, le

législateur ope d'abord, en 1951, pour le fonds de garantie. Mais il se rend bientôt à l'évidence : ce système est insatisfaisant et injuste, s'il n'est pas jumelé avec l'obligation d'assurance. Celle-ci devient donc obligatoire en 1958.

Certains espéraient que l'obligation d'assurance réglerait définitivement l'ensemble du problème. C'était oublier que l'assurance obligatoire couplée au fonds de garantie n'éluait pas la question de la responsabilité. Elle crée paradoxalement, mais le paradoxe n'est qu'apparent, un nouvel espace pour le contentieux : celui qui allait désormais opposer l'assureur de l'auteur de l'accident à la victime.

En outre, naissait un nouvel aspect de la problématique qu'on ne peut négliger : l'assurance, rendue obligatoire pour le détenteur du véhicule à moteur, devenait un secteur économique de premier plan, mais aussi nécessairement un secteur administré.

Signalons que le parc automobile est passé de 14 millions 300 000 véhicules en 1971 à plus de 23 millions en 1983.

Enfin, avec l'assurance obligatoire, la crise de droit de la responsabilité a éclaté au grand jour.

« En France, c'est dans l'irresponsabilité civile qu'on tue tous les jours 40 personnes et qu'on en blesse 1 000 », pouvait écrire, voilà quelques années, le professeur Tunc.

La responsabilité civile telle qu'elle ressort des articles 1382 et suivants, telle qu'elle a été conçue et codifiée par le législateur de 1804 pour permettre l'indemnisation de la victime par l'auteur de la faute, pour sanctionner ce dernier et par là même pour l'empêcher, le retenu de commettre une faute, n'a plus désormais aucun sens pour l'automobiliste : ce dernier doit être assuré et c'est son assureur, c'est-à-dire la collectivité des assurés, qui indemnise la victime.

En revanche, et ce paradoxe a été souvent souligné par le professeur Tunc, la victime, elle, piéton, cycliste ou passager, qui n'est pas obligatoirement assurée est, non seulement moins bien protégée que l'auteur du dommage, mais peut se voir, pour l'indemnisation de son préjudice, opposer sa propre faute, qui peut n'être qu'une erreur, une inattention ou un mauvais réflexe ; lors du procès, son comportement peut être passé au crible d'un examen minutieux !

Ainsi, depuis le début des années soixante, nous sommes entrés dans une phase de débats qui, comme dans les décennies précédentes, mais avec des attendus qui se sont déplacés, met en jeu la philosophie de chacun, notamment sa conception de la morale, la sociologie mais aussi l'économie.

« Tables rondes », commissions — il faut citer celle qui a été mise en place en 1963 par le garde des sceaux Jean Foyer et celle qui a présidé en 1968 Bernard Chenot — projets, notamment ceux du professeur Tunc, fondés sur la théorie du risque de M. Bedour ou des professeurs Berr et Groutel et de Mme Lambert-Soupiot, ou propositions de loi, en particulier celle du sénateur Chazelle, se sont succédés et ont fait évoluer les esprits.

Vous étiez résolu, monsieur le garde des sceaux, à ce qu'enfin le législateur intervienne.

Lorsque vous avez mis en place, dès 1981, une commission présidée par M. le président honoraire Bellet en vue d'élaborer un projet de loi sur le droit des accidents de la circulation, vous ne nourrissiez sans doute pas d'illusions sur ses conclusions. La question soulevait, vous le saviez, des clivages d'ordre philosophique, pour ne pas parler des résistances corporatistes auxquelles elle se heurte nécessairement.

Trop d'acteurs sont désormais en jeu pour ne pas, en touchant à la législation, quelque désuète qu'elle soit devenue, heurter des habitudes, voire des intérêts.

La commission Bellet donc ne parvint pas à des conclusions unanimes, mais prit acte des grandes tendances qui s'étaient dégagées. Vous n'avez pas pour autant renoncé. Vous avez poursuivi vos consultations avec chacune des parties concernées, convaincu qu'il fallait agir.

Un événement jurisprudentiel est intervenu alors qui, contrairement à ce qu'on avait pu croire sur le moment — au point d'en tirer des conclusions tarifaires — a rendu actuellement plus complexe le fait de savoir dans quelles conditions la faute de la victime doit être prise en compte pour exonérer l'auteur du dommage.

L'arrêt Desmares rendu par la deuxième chambre civile de la Cour de cassation le 21 juillet 1982 pose en effet en principe « que seul un événement constituant un cas de force majeure exonère le gardien de la chose, instrument du dommage, de la responsabilité par lui encourue par application de l'article 1384, alinéa premier du code civil ; que, dès lors, le comportement de la victime, s'il n'a pas été pour le gardien imprévisible et irrésistible, ne peut l'en exonérer, même partiellement. »

Or, loin de mettre fin aux incertitudes jurisprudentielles sur le partage de responsabilité, entré la responsabilité présumée du gardien et la faute prouvée de la victime, cette décision les a accrues. En effet, elle s'est heurtée à la résistance de nombreuses cours d'appel. La confusion est donc aujourd'hui plus grande que jamais.

C'est dans ce contexte qu'intervient votre projet, monsieur le garde des sceaux.

Permettez-moi, avant d'aborder son économie générale, de quitter un instant le terrain du droit.

Lorsque nous parlerons, dans un moment, au fil de l'examen des articles de ce projet, de responsabilité, d'indemnisation, de tiers-payeur, de subrogation, n'oublions jamais que derrière ces principes, ces concepts, ces procédures, il s'agit d'abord de victimes d'accidents, de femmes, d'hommes, d'enfants, de familles atteintes dans leur chair, leur équilibre, leur carrière, leur vie à cause d'un accident souvent stupide, trop souvent dramatique.

N'oublions pas les chiffres : ils sont terribles et rendent tristement dérisoires, en les remettant à leur juste place, les débats trop souvent stériles sur ce qu'on appelle maintenant « l'insécurité », c'est-à-dire un sentiment diffus et une multitude de faits de petite et moyenne délinquance qui dérangent, par exemple, les bris de boîtes à lettres : pour insupportables qu'ils soient, ces actes ne concernent que des biens.

L'insécurité routière, elle, tue : elle a tué en vingt ans de 1963 à 1983, 282 208 femmes, hommes et enfants. Elle en a blessés, parfois grièvement, plus de 6 millions 800 000. Lorsqu'on accepte de regarder en face ces chiffres, avec ce qu'ils supposent de drames familiaux et personnels, on est tenté de s'insurger contre l'indifférence collective qui les entoure.

Le repli sur le privé des conséquences de l'insécurité routière a quelque chose d'insupportable, surtout quand on sait que 25 p. 100 des accidents corporels font l'objet de contentieux longs et parfois pénibles pour la victime et que près de 30 p. 100 des accidentés ne reçoivent aucune indemnisation.

Il apparaissait donc indispensable, depuis très longtemps, de légiférer, c'est-à-dire de franchir entre des positions de principe parfois antagonistes.

Ce projet nous y invite en nous proposant d'améliorer les conditions d'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation, mais aussi en réglant un certain nombre de difficultés d'ordre procédural concernant l'ensemble des accidents, pas seulement des accidents de la route.

En premier lieu, le projet propose d'améliorer les conditions de l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation.

A cette fin, il tend à mettre un terme aux incertitudes jurisprudentielles actuelles concernant la prise en compte de la force majeure, du fait des tiers et de la faute de la victime.

Désormais, les victimes d'accidents de la circulation ne pourront plus se voir opposer un événement de force majeure ou le fait d'un tiers.

S'agissant, en outre, de la faute de la victime, le projet fixe des règles précises qui distinguent selon la nature du dommage et la qualité de la victime. En pratique, ces règles nouvelles tendent à interdire d'opposer leur propre faute aux victimes d'accidents corporels particulièrement fragiles, qu'elles soient jeunes ou âgées, lorsqu'elles ne conduisent pas le véhicule. De même, les non-conducteurs, jeunes ou âgés, ne pourront se voir opposer leur propre faute que si celle-ci est « inexcusable » et a été « la cause exclusive de l'accident ».

En revanche, s'agissant des conducteurs victimes d'accidents corporels, ou de la réparation des dommages matériels, l'indemnisation pourra être limitée ou exclue en considération de la faute de la victime.

En fait, ces règles nouvelles auront pour effet d'améliorer le sort des piétons, des cyclistes et des personnes transportées, plus particulièrement des enfants et des personnes âgées.

Ces règles nouvelles ne devraient pas se traduire par une augmentation des primes d'assurance qui avaient déjà pris en compte, par une majoration de 3 p. 100 à compter du 1^{er} novembre 1982, les effets de l'arrêt Desmares.

Tout au plus ces règles imposeront-elles de revoir le système du bonus-malus afin de ne pas pénaliser les auteurs d'accidents causés par un événement de force majeure, le fait d'un tiers ou la faute de la victime.

Les débats au sein de notre commission ont reflété les diverses positions. Un de nos collègues a exprimé sa crainte d'une « déresponsabilisation » des piétons et des cyclistes par le jeu de l'indemnisation automatique des victimes jeunes ou âgées. Votre commission proposera d'ailleurs d'élargir ces règles. Mais il a été souligné aussi que le législateur n'irait pas au terme de son œuvre et de l'esprit du projet s'il distinguait des catégories de

victimes dont l'une, constituée d'« adultes » — je simplifie — en pleine maîtrise de leurs moyens, qui continuera de nourrir un contentieux puisqu'elle pourra se voir opposer la faute, si elle est « inexcusable », et la « cause exclusive de l'accident ».

Le projet, en effet, opère en quelque sorte une synthèse. Cependant cette dernière n'est pas un compromis mais une appréciation réaliste de « l'accident ».

En vue d'améliorer les conditions d'indemnisation des victimes, d'accélérer le règlement des sinistres et de réduire le contentieux dans ce domaine, le projet propose également d'obliger l'assureur de l'auteur de l'accident — ou le fonds de garantie — à engager avec la victime une procédure tendant au règlement amiable des dommages.

C'est là un aspect notable du texte qui devrait conduire à une évolution, des comportements, du rôle de l'assureur et de celui de l'avocat.

A cette fin, l'assureur de l'auteur du dommage sera tenu d'adresser une offre d'indemnité à la victime dans un délai maximum de huit mois après l'accident. Si l'état de la victime n'est pas consolidé, cette offre n'aura qu'un caractère provisionnel et l'assureur devra faire une offre définitive dans les quatre mois suivant la consolidation.

Cette offre devra comprendre l'ensemble des éléments indemnisables du préjudice ainsi que diverses informations tendant à avertir la victime sur ses droits et sur ses obligations.

La victime qui aura accepté l'offre de transaction pourra la dénoncer dans un délai de sept jours, délai que la commission propose d'allonger. Quant au paiement des sommes convenues, il devra intervenir dans le mois qui suit l'expiration du délai de dénonciation. On voit les progrès qui seront ainsi accomplis.

En cas d'absence d'offre dans les délais prévus, d'offre « manifestement insuffisante » ou en cas de non-paiement des sommes convenues dans le délai d'un mois, les sommes allouées par le juge ou les sommes dues produiront de plein droit intérêt au double du taux légal.

Le projet organise enfin la production des créances des tiers payeurs entre les mains de l'assureur, ainsi que les modalités de la transaction et du paiement des sommes dues à un mineur ou à un majeur protégé.

Enfin, la situation de la victime est améliorée au regard des règles applicables au contrat d'assurance et au fonds de garantie.

D'une part, le contrat d'assurance, couvrant la responsabilité civile du fait de la conduite d'un véhicule automobile, devra également couvrir la responsabilité civile de toute personne en ayant la garde ou la conduite, même non autorisée, ainsi que la responsabilité civile des passagers du véhicule.

D'autre part, l'intervention du fonds de garantie automobile ne sera plus conditionnée par l'insolvabilité de l'auteur du dommage, et le fonds pourra transiger avec la victime sans obtenir l'accord préalable de l'auteur du dommage sur les sommes à payer.

En deuxième lieu, le projet de loi règle un certain nombre de difficultés d'ordre procédural concernant l'ensemble des accidents, quelle qu'en soit la nature.

D'une part, le projet fixe les règles applicables aux recours des tiers payeurs contre le responsable d'un accident.

Le droit positif en ce domaine est, en effet, particulièrement complexe et la jurisprudence non stabilisée.

En pratique, les tribunaux distinguent les prestations indemnitaires, qui ouvrent droit à un remboursement du tiers payeur par l'assureur du responsable, et les prestations statutaires qui ne sont pas récupérables.

Quant à l'action du tiers payeur, elle est parfois directe, parfois subrogatoire.

Le projet de loi tend à clarifier ces diverses situations.

D'autre part, le projet propose de modifier certaines dispositions légales concernant les intérêts moratoires, les prescriptions, les appels en déclaration de jugement commun et les rentes indemnitaires.

Enfin, s'agissant des rentes indemnitaires allouées du fait d'un accident de la circulation, le projet prévoit, d'une part, qu'elles seront indexées comme les rentes d'accident du travail; d'autre part, que le créancier pourra demander la conversion de tout ou partie de la rente en capital lorsque sa situation personnelle le justifiera.

Ainsi le projet qui nous est soumis s'attaque aux vices d'un système maintes fois dénoncé: sévérité et parfois injustice de la règle de droit pour les victimes; lenteur des procédures; incertitude et arbitraire des jugements. Il tend à aligner notre législation sur le standard européen, à la rapprocher de celle des pays les plus avancés pour l'indemnisation des victimes.

Après le vote de ce texte, amendé par la commission, une ère nouvelle s'ouvrira. Ce vote marquera donc une étape historique qui n'est pas sans rappeler celle qui a été franchie avec la loi de 1898 sur les accidents du travail.

Certes, la meilleure loi dans ce domaine ne parviendra jamais à prendre en compte la douleur des parents dont l'enfant est tué dans un accident de la circulation, ni à rendre à une victime la capacité de se déplacer, de travailler ou, tout simplement, de vivre comme avant l'accident.

En outre, une loi, même la meilleure, ne peut atteindre son objectif que si les parties concernées en font une application raisonnée. Henri Margeat, spécialiste de l'assurance, a pu faire remarquer avec éloquence en présentant, voilà quelques mois, l'analyse de ce projet devant un parterre d'avocats, d'experts, de médecins et d'assureurs: « les 100 000 instances annuelles ne disparaîtront pas d'un coup de baguette magique. Seule la solidarité entre la famille composant l'assurance et la concertation avec les acteurs de la réparation permettront d'aboutir à un résultat. »

Pourvu que ce projet — amendé comme nous le proposons — devienne une loi: il constituera un instrument! Il était attendu! (Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.)

Mme le président. La parole est à M. le garde des sceaux, ministre de la justice.

M. Robert Badinter, garde des sceaux, ministre de la justice. Madame le président, mesdames, messieurs les députés, parmi tous les textes — et ils sont nombreux — que j'ai eu l'honneur de soutenir devant votre assemblée depuis 1981, il en est bien peu qui me tiennent à cœur autant que celui-ci. Il améliorera en effet sensiblement la condition de centaines de milliers de victimes d'accidents de la circulation en ce qui concerne les procédures et les possibilités de transaction, et considérablement la condition de dizaines de milliers de victimes, piétons et cyclistes, qui se voient encore opposer des règles d'un droit dépassé.

Dès 1981, j'avais marqué ici même notre volonté d'améliorer de toutes les manières la condition des victimes dans la justice française. Un grand nombre de mesures ont été prises à cet effet depuis trois ans et demi. Par voie réglementaire, nous avons d'abord accru le montant des indemnités auxquelles les victimes d'infractions pouvaient prétendre quand leurs auteurs demeuraient inconnus ou insolvable. Nous avons veillé à ce que soit mieux assuré le recouvrement de ces indemnités. Nous avons inscrit au budget des subventions substantielles pour favoriser la création d'associations d'aide aux victimes: il n'y en avait aucune en 1981, il en existe cinquante-huit aujourd'hui. Nous avons facilité l'information des victimes sur leurs droits par la publication d'un guide et par la création de services d'accueil dans divers palais de justice. Vous avez enfin adopté à l'unanimité une loi qui élargissait le domaine de l'indemnisation des victimes d'infractions, améliorait la procédure et instituait des garanties nouvelles à leur profit.

Lors du vote de cette loi, je vous disais que nous vous présenterions, dans le courant de la législature, un projet de loi tendant à améliorer la condition des victimes des accidents de la circulation. C'est ce texte que nous vous soumettons aujourd'hui. Je tiens à rendre hommage à la commission des lois pour son concours éclairé, et plus particulièrement à Mme Gaspard pour son rapport excellent. Qu'il me soit permis d'associer à cet hommage tous ceux qui ont participé à l'élaboration de ce projet: les membres de la commission présidée par le premier président honoraire de la Cour de cassation, M. Bellet, comme ceux de la direction des affaires civiles et, plus généralement, tous ceux, y compris les associations de victimes, qui nous ont aidés dans cette tâche.

De ce projet, quelle est l'inspiration?

Il meurt en moyenne trente personnes chaque jour sur nos routes et dans nos villes, et près de mille personnes sont blessées. Pour limiter une telle hécatombe, une telle source de malheurs humains, un tel fléau social, il appartient au Parlement et au Gouvernement de prendre toutes les dispositions qu'il est en leur pouvoir de réaliser.

Je rappelle d'abord à cet égard, comme dans d'autres domaines, la nécessité d'une prévention toujours accrue.

Prévenir, c'est d'abord améliorer la sécurité routière par l'aménagement des voies de circulation, et la discussion budgétaire a témoigné de cet effort.

Prévenir, c'est mieux former les conducteurs, d'où la réforme en cours du permis de conduire et le développement de l'apprentissage de la conduite automobile par les adolescents.

Prévenir c'est aussi analyser les causes des accidents et en tirer les conséquences sur l'amélioration de la sécurité des véhicules. Nous l'avons fait après la catastrophe de Beaune.

Prévenir, c'est enfin mieux informer nos concitoyens sur les périls de la route et les imprudences auxquelles trop d'entre eux s'abandonnent trop aisément. D'où les campagnes sur l'alcool, la conduite, le respect des feux rouges, l'éclairage des véhicules.

Mon ministère, pour sa part, s'est profondément impliqué dans ces actions de prévention. La chancellerie a pris une part active au programme « Réagir » après la catastrophe de Beaune.

En 1982 et en 1984, j'ai demandé aux procureurs de la République de veiller à ce que soient accrues les opérations de contrôle préventif de l'alcoolisme. Par circulaire, notamment avant les vacances d'été, j'ai rappelé aux parquets la nécessité d'une répression ferme et rapide des infractions les plus graves commises sur la route, notamment la conduite sous l'empire d'un état alcoolique, la violation des feux de signalisation et l'excès caractérisé de vitesse.

L'ensemble de ces mesures de prévention paraît avoir abouti à un résultat positif : le nombre des victimes s'est stabilisé et semble même avoir légèrement décliné en 1984. Mais il demeure encore considérable et il représente pour la collectivité nationale une charge très lourde. Ainsi, comme vous l'avez rappelé, madame le rapporteur, au regard des chiffres qui nous sont communiqués chaque année par les parquets, il apparaît que plus que les menaces que font peser sur nous la violence criminelle et la délinquance, c'est le domaine de la circulation automobile qui constitue aujourd'hui la zone d'insécurité la plus forte pour nos concitoyens.

Or, s'agissant des victimes des accidents de la circulation, les réponses juridiques sont issues d'un droit dont les principes fondamentaux remontent encore au temps des diligences, alors que circulent sur nos routes et dans nos villes plus de 17 millions de véhicules automobiles et plus de 6 millions de véhicules à deux roues !

Sans doute l'assurance de responsabilité civile a-t-elle été rendue obligatoire pour tous ceux qui mettent en circulation un véhicule terrestre à moteur par la loi du 27 février 1958, et l'extension de cette garantie aux membres de la famille de l'assuré a été réalisée par la loi du 7 janvier 1981. Ainsi l'assurance s'est-elle généralisée, pour éviter la ruine des responsables mais aussi et surtout pour permettre l'indemnisation effective des victimes.

La création du fonds de garantie par la loi du 31 décembre 1951 est d'ailleurs l'illustration de cette volonté de protection des victimes, puisque le fonds répare le préjudice occasionné par un auteur demeuré inconnu. Nulle idée dans ce cas de garantie de l'auteur : il s'agit, bien au contraire, et de façon significative, d'assurer la réparation due à la victime.

Sans doute aussi la jurisprudence a-t-elle évolué et considérablement amélioré la condition de la victime. Ainsi, depuis 1924 et 1930, les dispositions de l'article 1384 du code civil selon lesquelles le gardien d'une chose est présumé responsable des dommages qu'elle cause s'appliquent aux accidents de la circulation. Mais, si le gardien prouvait qu'un acte — pas obligatoirement fautif — de la victime avait concouru au préjudice, la responsabilité était partagée et il était exonéré si ce fait était imprévisible et irrésistible. Très récemment, la deuxième chambre civile de la Cour de cassation, dans un arrêt très commenté et discuté, l'arrêt Desmares, a estimé que le gardien ne peut être exonéré que si le fait de la victime constitue un cas de force majeure. Cette décision se heurte toutefois à une vive résistance des juges du fond.

Ainsi, la jurisprudence repose encore largement sur la notion de faute. Mais celle-ci est actuellement utilisée moins pour fonder l'obligation de réparer un dommage — l'idée de garantie, appelée responsabilité de plein droit par les juristes, étant très largement employée à cette fin — que pour limiter ou exclure la réparation due à la victime. On arrive ainsi à ce paradoxe que, devant les tribunaux, on discute moins de la faute de l'auteur de l'accident que de celle de la victime !

Or la faute n'est pas toujours la notion adéquate dans un domaine où règnent avant tout l'inattention, l'erreur d'appréciation, et parfois même le hasard.

De plus, si les automobilistes et les piétons ont des comportements également imparfaits, ils ne sont plus égaux devant leurs conséquences. L'automobiliste est protégé par une enveloppe d'acier et le plus souvent, fort heureusement, ses erreurs n'entraînent pour lui que des dommages minimes. Rien de tel pour le piéton ou le cycliste, dont la plus légère négligence,

le plus bref moment d'inattention mettent en jeu l'intégrité physique et parfois la vie même. Rappelons le lourd tribut qu'ils ont payé à la circulation automobile en 1983 :

Pour les piétons, 1879 tués, soit 16,1 p. 100 du total des morts, qui s'était élevé à 11 677 ; 35 641 blessés, soit 12,1 p. 100 des 294 343 blessés ;

Pour les cyclistes, 536 tués, soit 4,5 p. 100 du total, et 10 916 blessés, soit 3,7 p. 100 du total.

A cette inégalité physique s'ajoute une sorte d'injustice économique et sociale, dont nous n'avons peut-être pas suffisamment pris conscience. L'automobiliste qui commet une faute grave n'en subit pas ou guère les effets sur son patrimoine : l'assurance paiera pour lui ; tout au plus verra-t-il sa prime augmenter d'un malus. En revanche, la moindre erreur du piéton est entièrement à sa charge et peut entraîner la réduction, voire la suppression de son indemnisation.

Enfin, non seulement on va disséquer le comportement de la victime — la vieille dame ou l'enfant — pour y relever la plus légère erreur, mais on va même invoquer contre elle le hasard, la météorologie, la force majeure ! Car la force majeure exonère le responsable présumé : je rappelle cette histoire vraie.

Une voiture circule sur une route mouillée. Se déportant brutalement sur la gauche, elle heurte une autre automobile qui roulait normalement et dans laquelle une mère de famille et un enfant sont blessés. On plaide : sept ans de procédure. Il en résulte, enfin, que le véhicule a dérapé sur une flaque d'huile masquée par une flaque d'eau et qu'il s'agit là d'un événement fortuit, d'un cas de force majeure. La mère et l'enfant n'ont droit, dès lors, à aucune indemnité. Ils ont supporté leurs graves blessures, toutes les conséquences économiques, un procès interminable, et ils ont dû en plus payer tous les frais de procédure et une amende au Trésor public pour pourvoi en cassation infondé !

La jurisprudence la plus récente fournit des cas identiques ; je vous en livre un parmi beaucoup d'autres. Un enfant de trois ans surgit sur la chaussée, entre deux voitures en stationnement. Un automobiliste le renverse. La victime ayant été masquée par ces voitures en raison de sa faible taille, sa présence a été considérée comme un cas de force majeure pour l'automobiliste, qui a ainsi été exonéré de toute responsabilité. C'est une décision de novembre 1982.

Le professeur Dupeyroux parlait, à propos de la force majeure, de « contentieux ésotérique » et de « justice kafkaïenne » ; on ne peut que l'approuver. Et le droyen Carbonnier évoquait avec raison cet énorme gaspillage de temps, d'intelligence et d'argent que représente notre système juridique de la responsabilité civile.

M. Parfait Jans. Très juste !

M. la garde des sceaux. Les droits incertains favorisant les litiges, les affaires d'accident portées devant les tribunaux sont toujours plus nombreuses. Le taux du contentieux dans ce domaine est chez nous particulièrement élevé : près de 25 p. 100 des accidents ayant entraîné un préjudice corporel sont soumis à l'appréciation des tribunaux. Ce pourcentage constitue presque un record, sinon du monde, du moins d'Europe. Il est en effet seulement de 12 p. 100 en Italie et de 1 p. 100 ou moins en Allemagne, aux Pays-Bas, au Danemark, au Royaume-Uni, en Suède et en Suisse.

Le nombre explique évidemment la durée. Il faut en moyenne vingt et un mois aux victimes pour être indemnisées en cas de transaction avec l'assureur, trente et un mois en cas de procès. Et ces délais tendent à augmenter. Pourtant, la consolidation de l'état de la victime est acquise, dans 98 p. 100 des cas, avant trois mois.

Complexe, lent à mettre en œuvre, notre droit de la réparation conduit encore à des disparités dans l'indemnisation. Je ne rappellerai que pour mémoire les disparités existant entre les juridictions pour évaluer le montant des indemnités allouées aux victimes. Plus grave me paraît être le raffinement dans l'analyse de notre droit actuel, qui engendre des solutions contradictoires et crée ainsi des disparités véritablement choquantes. Je citerai ces deux autres histoires vraies.

Le 28 octobre 1977, deux époux sont renversés par une voiture alors qu'ils traversaient une rue sur un passage protégé ou à proximité immédiate de ce passage sans avoir vérifié qu'ils pouvaient le faire sans danger. En première instance, ils sont déboutés. Puis la cour d'appel leur donne raison. Enfin, par un arrêt du 21 juillet 1982 — le célèbre arrêt Desmares — la Cour de cassation admet qu'ils ont droit à être totalement indemnisés.

Un an et demi plus tôt, le 10 avril 1976, une fillette de cinq ans s'engage sur un passage protégé. Effrayée par l'arrivée d'une voiture, elle tente un malencontreux demi-tour et elle est

mortellement blessée par le véhicule. Le conducteur de celui-ci est pénalement condamné pour homicide involontaire. Le 9 mai 1934, c'était hier, après un jugement du tribunal de grande instance et deux arrêts de cour d'appel, la Cour de cassation, en assemblée plénière, juge définitivement que la jeune victime — une fillette de cinq ans — doit être considérée comme responsable pour moitié de l'accident. On a reproché à un enfant de se conduire puérilement ! C'est l'affaire Derguini.

Certes, le juriste attentif sait bien, pour avoir examiné les précédentes solutions jurisprudentielles, que les juridictions ne pouvaient statuer autrement. Mais, à en prendre la mesure, on note aussi que le risque pèse encore lourdement sur la victime, soit, comme dans l'affaire Derguini, que la demande de réparation ait été présentée sur le fondement de l'article 1382 du code civil, soit même qu'elle se situe dans la ligne de la jurisprudence Desmares, qui pourtant va dans le sens de la protection élargie de la victime. On assiste en effet, même dans cette hypothèse, à un élargissement de la notion de force majeure, ce qui étend inévitablement les cas où la victime n'obtiendra pas réparation. Ainsi, dans une affaire très récemment jugée, une personne âgée, à la vue déficiente, traverse la chaussée devant sa maison ; elle voit venir une moto ; elle hésite, comme tant de vieilles personnes dans cet instant ; elle s'arrête ; elle reprend sa marche ; elle est renversée par l'engin. Force majeure pour le conducteur, déclare le tribunal. Et voilà la victime laissée à son malheur et la compagnie d'assurances libérée de toute obligation à son égard ! Comment pourrions-nous accepter une telle situation où la complexité du droit nourrit l'incertitude judiciaire au détriment des victimes ?

En outre, l'intervention des prises en charge par les organismes sociaux, comme la sécurité sociale, les prestations diverses pour invalidité, les prestations des mutuelles et caisses diverses contribuent encore à l'accroissement des difficultés. Le régime des actions en remboursement n'est pas homogène, qu'il s'agisse du droit au remboursement ou au recours. Il en résulte une incertitude du responsable, de son assureur et de la victime elle-même sur l'étendue de leurs droits ou obligations. Or, de cette connaissance, dépend la somme qui reviendra en définitive à la victime, somme dont le paiement se trouve différé d'autant.

Bref, un droit complexe, incertain, difficile à mettre en œuvre, aux conséquences parfois injustes et inhumaines, en même temps, un système d'assurance plus développé : un vertige d'irréalité nous saisit devant cette situation. Et pourtant elle a duré ! Déjà M. Foyer, dans son allocution prononcée voilà vingt ans, le 15 décembre 1964, pour l'installation de la commission d'étude des problèmes de responsabilité civile, qui aurait dû entraîner le dépôt d'un projet tel que celui que nous vous soumettons aujourd'hui, faisait allusion à « toutes ces subtilités et controverses, bâties à la hâte sur la rédaction d'un arrêt et dont l'arrêt suivant commençait souvent de saper les fondations... alors que l'évolution de l'assurance de responsabilité, qui n'était généralisée est devenue obligatoire, retirait en fait tout intérêt à ces efforts vains autant que méritoires ». Le garde des sceaux de l'époque poursuivait : « Le temps d'écrire est venu. » Le temps d'écrire ! Vingt ans se sont écoulés. Et nous voilà devant vous — je dirai enfin ! — pour légiférer.

Quels principes et quelle loi proposer en faveur des victimes ?

Les pays étrangers qui ont adopté une législation propre aux accidents de la circulation sont nombreux. Souvent — vous l'avez mentionné, madame le rapporteur — ils ont opté pour un système de réparation sans faute. Ainsi en a-t-il été pour la Nouvelle-Zélande en 1972, l'Algérie en 1974, Israël en 1978, et plusieurs Etats fédérés des Etats-Unis : Massachussets, Floride, Michigan, New York, etc.

En Suède, une loi du 15 décembre 1975 a instauré un système d'indemnisation automatique des victimes par l'assureur du véhicule impliqué dans l'accident.

Au Québec, la loi du 22 décembre 1977 a établi un régime d'indemnisation sans égard à la faute éventuellement commise par la victime.

Dans notre pays même, de nombreux projets ont vu le jour. Et, pourtant, aucun d'entre eux n'a pu aboutir, si fort est dans ce domaine le poids des habitudes intellectuelles et de certains intérêts particuliers. D'aucuns déclaraient, et déclarent encore, qu'à vouloir indemniser la victime des conséquences de sa faute on allait « déresponsabiliser » les hommes et multiplier les accidents. Singulier propos !

Imaginez-vous les piétons se précipitant sous les roues des automobiles pour percevoir ensuite le prix de leurs souffrances et de leur invalidité ! C'est oublier la menace de la sanction la plus effective : la douleur, la blessure, parfois la mutilation. C'est oublier aussi que le travailleur qui se rend au bureau ou à l'atelier, s'il commet une imprudence au cours du trajet et est victime d'un accident, a droit à réparation quelle que

soit sa faute. C'est méconnaître enfin que chacun, conducteur, cycliste ou piéton, commet presque quotidiennement des actes dus à l'imprudence ou à l'inattention ou, plus simplement, à une erreur ou à un mauvais réflexe.

L'American Insurance Association, au terme d'une longue étude, a estimé en 1980 que moins de 5 p. 100 des accidents de la circulation ont à leur origine une véritable faute. Pré-tendre conserver celle-ci comme fondement exclusif ou principal du droit de la responsabilité civile dans le domaine des accidents de la circulation est en vérité contredire la réalité des faits.

Tout au plus doit-on, dans certains cas rares où la faute est à la fois indiscutable et éclatante et à seule engendré le dommage causé à la victime, faire jouer à son encontre une sorte de déchéance de son droit à réparation, pour cause de comportement asocial dans le domaine de la circulation. Mais, de grâce, cessons de confondre victimes et coupables.

Ces impératifs, à la fois humains et judiciaires, commandent le texte que nous vous proposons. Ses grandes lignes sont simples. Il convient d'étendre la garantie due aux victimes et d'accélérer le processus de leur indemnisation.

Premièrement, étendre la garantie des victimes : il ne faut plus que l'on puisse reprocher à un enfant de se comporter en enfant. Il ne faut plus que l'on fasse supporter aux faibles les conséquences de leurs faiblesses ou du hasard. Trop de drames sont encore accentués, prolongés par des décisions qui, pour être fondées en droit strict, n'en apparaissent pas moins injustes tant leurs conséquences sont douloureuses, inacceptables, parfois inhumaines.

Deuxièmement, accélérer le processus de l'indemnisation : il faut éviter que la victime attende des années pour obtenir réparation. Rappelez-vous les deux cas que je citais il y a un instant : drames sont encore accentués, prolongés par des décisions qui, l'affaire Desmares a duré cinq ans et demi ; l'affaire Derguini, huit ans. La réparation doit intervenir le plus tôt possible : au dommage, à la souffrance nés de l'accident ne doivent pas s'ajouter pour les victimes des dommages complémentaires et cette sorte d'exaspération morale de voir le règlement des indemnités toujours retardé. Bien entendu, s'agissant d'améliorer le sort des victimes, nous conserverons le principe de la réparation intégrale du préjudice subi, fixé par les tribunaux à défaut d'accord amiable entre les parties.

Il convenait enfin, dans la conjoncture économique, d'éviter tout enchérissement sensible du coût de l'assurance automobile. Cette contrainte financière, nous l'avons respectée. J'indique à l'Assemblée que j'ai obtenu la garantie du ministère de l'économie et des finances que la réforme n'entraînera pas d'augmentation des primes d'assurance ; et l'automobiliste dont la faute ne sera pas la cause de l'accident ne supportera aucun malus de ce fait, ce n'est d'ailleurs que justice.

Trois séries de dispositions doivent nous permettre d'atteindre les objectifs fixés : elles concernent les conditions de l'indemnisation, le règlement amiable des dommages, la simplification des procédures et des recours.

Élargir l'indemnisation.

Le projet de loi repose sur une distinction simple : les victimes qui subissent le plus durement le risque de circulation, les effets de l'énergie cinétique sans en avoir la maîtrise, c'est-à-dire les piétons, les cyclistes et les passagers, doivent en principe être indemnisés du préjudice corporel qu'elles ont subi lorsqu'est intervenu, dans la réalisation de leur dommage, un véhicule soumis à l'obligation d'assurance, donc de garantie.

Par conséquent, l'assureur du véhicule ne pourra plus invoquer contre les victimes leur faute d'imprudence ou d'inattention pour éviter de les indemniser du préjudice corporel qu'elles auront subi. C'est seulement dans le cas exceptionnel où la victime se serait conduite, comme je le disais, en asocial de la circulation, qu'elle aurait commis une faute inexcusable et que son préjudice résulterait exclusivement de sa faute, que la personne se verrait privée de toute indemnisation.

Je citerai comme exemples d'un tel comportement asocial le cas du cycliste ivre, remontant un sens interdit sans allumer sa lanterne et heurtant une voiture qui roule à petite vitesse, lanternes allumées, dans le sens opposé, ou bien celui du piéton qui décide de traverser, la nuit, une autoroute. Ce ne sont que des exemples, il appartiendra à la jurisprudence de définir les critères de cette faute inexcusable en ce qui concerne les accidents de la circulation, comme elle l'a fait en matière d'accidents du travail.

Parmi les victimes, piétons et cyclistes, il nous est apparu que la question du caractère inexcusable de la faute ne devait pas être posée, s'agissant des enfants, des jeunes mineurs et des personnes âgées. Dans le cas d'enfants et de jeunes adolescents, qui ne sont pas adultes en réduction, le sens de la

prévision, la pleine maîtrise du comportement, le développement de toutes les facultés sensorielles, psychomotrices et d'interprétation des situations ne sont pas encore pleinement atteints. Et, dans le cas des personnes âgées intervient, hélas ! une diminution progressive des facultés de perception et de coordination des mouvements. Il suffit d'ailleurs, pour en être convaincu, d'évoquer la proportion considérable d'enfants et de personnes âgées dans la masse des piétons ou cyclistes accidentés : en 1983, près de 15 p. 100 des piétons tués, près de 29 p. 100 des piétons gravement blessés, plus de 27 p. 100 des victimes cyclistes sont des enfants de moins de quinze ans ; les personnes âgées représentent près de 30 p. 100 des piétons tués.

Sans doute peut-on évoquer des cas exceptionnels de maturité précoce ou de maîtrise physique qui défient l'âge. Cependant, admettre, au nom de telles exceptions, la possibilité de débattre du caractère inexcusable de la faute pour tous les jeunes mineurs et pour toutes les personnes âgées, piétons ou cyclistes, victimes d'accident de la circulation, serait permettre dans tous les cas de passer au crible leur comportement et nourrir des discussions et des contentieux interminables et injustifiés.

C'est pourquoi, nous vous proposons d'indemniser dans tous les cas, piétons et cyclistes, les mineurs de moins de quinze ans ou les personnes âgées de plus de soixante-dix ans.

Je tiens cependant à souligner que, pour être assurées de la réparation de leur préjudice corporel, ces victimes, comme toutes les autres, n'en seront pas moins tenues personnellement de tous les préjudices qu'elles auront pu causer à autrui. Je prends le cas de la faute d'un piéton qui s'avance inopinément sur la chaussée ; elle contraint un conducteur de voiture, pour l'éviter, à faire un écart et à heurter une voiture en stationnement ; le piéton, à cet instant, est tenu de réparer tous les dommages causés. Bien entendu, les victimes, et notamment les piétons et cyclistes, continueront, demain comme aujourd'hui, à répondre pénalement de toutes les infractions qu'ils pourront commettre.

Enfin, ce projet libère, dans tous les cas, les victimes des conséquences de la force majeure et du fait du tiers. Comment peut-on admettre, en effet, en équité, qu'entre la victime renversée par une voiture dont le conducteur a perdu le contrôle du fait d'une plaque de verglas imprévisible un matin d'hiver et la compagnie d'assurances du véhicule, le droit actuel aboutisse à préférer le sort de l'assureur à celui de la victime, en lui refusant toute indemnisation, au nom de la force majeure, alors qu'aucun grief ne peut lui être fait, sauf celui de se trouver pour son malheur à cet endroit et à cet instant précis ? Il est peu de situations juridiques aussi humainement injustifiables que celle-là. Et le seul étonnement que l'on puisse encore avoir, c'est qu'il aura fallu attendre jusqu'à ce jour pour qu'il y soit remédié.

M. Parfait Jans. Très bien !

M. le garde des sceaux. Faciliter la transaction.

Au-delà de l'élargissement des cas d'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation, le projet s'attache aussi à mieux définir et donc à favoriser dans ce domaine le règlement amiable des dommages.

Il prévoit que, dès qu'il aura connaissance de l'accident, l'assureur devra déclencher un processus qui, le cas échéant, aboutira à l'indemnisation. Cet assureur sera celui du véhicule impliqué dans l'accident ou, en cas de pluralité de véhicules et d'assureurs, un assureur mandaté par les autres et qui agira pour le compte de l'assureur du responsable.

Le mécanisme que nous vous proposons de mettre en place est celui de l'offre obligatoire d'indemnité. Il se décompose en quatre phases :

Première phase : l'assureur est informé de l'accident ; il interroge la victime sur son préjudice et les différentes personnes ou organismes susceptibles de concourir à le réparer ;

Deuxième phase : la victime répond à l'interrogation de l'assureur, subit éventuellement un examen médical, assistée, si elle le désire, de l'avocat et du médecin de son choix ;

Troisième phase : l'assureur demande aux personnes ou organismes qui concourent à la réparation de produire leurs créances ; ceux-ci ont quatre mois au maximum pour le faire ;

Quatrième phase, enfin : au vu des réponses reçues, des résultats de l'enquête, des examens médicaux, l'assureur fait une proposition d'indemnisation à la victime qui tient compte de l'étendue de son préjudice et des remboursements à faire aux tiers intervenants ou aux tiers payeurs.

Cette offre doit intervenir dans le délai maximal de huit mois. Vous voyez que nous sommes très loin de la situation actuelle. De plus, elle ne doit pas être, pour ne pas tourner trop aisément les dispositions que nous vous proposons, d'un montant manifestement insuffisant, sous peine de sanctions. La victime

a ensuite le temps qu'elle veut pour l'accepter, la discuter ou la refuser. Mais, pour éviter que toute transaction ne soit conclue dans un mouvement trop peu réfléchi, le projet accorde aux victimes le droit de dénoncer la transaction dans un bref délai, dans ce domaine comme dans d'autres.

D'autres précautions sont proposées pour entourer cette transaction de garanties souhaitables :

Tout d'abord, la victime n'est pas laissée en tête-à-tête avec son assureur. Elle peut se faire assister par un avocat et en cas d'examen, par un médecin de son choix. L'assureur a d'ailleurs l'obligation de lui rappeler ce droit, dès sa première correspondance, à peine de nullité de toute transaction ultérieurement conclue.

Ensuite, des dispositions particulières sont prises en faveur des mineurs et des majeurs protégés.

Enfin, la victime conserve toute possibilité d'avoir recours à la justice et d'intenter une action au moment choisi, de se porter partie civile. Mais l'existence d'un procès ne supprime pas l'obligation pour l'assureur de faire une offre d'indemnité.

Toutes ces mesures sont applicables à l'Etat, aux collectivités publiques ou aux établissements qui sont eux-mêmes leurs propres assureurs.

L'ensemble de ces dispositions nous permet — l'Assemblée le comprendra — d'espérer un progrès rapide du nombre, du contenu et de la qualité des transactions. Là encore, il n'était que temps de remédier aux insuffisances d'une pratique préjudiciable aux victimes et peu satisfaisante au regard des pays proches.

Accélérer les procédures :

Le projet de loi rompt un troisième volet relatif en premier lieu aux recours des tiers intervenants, nommés tiers payeurs, qui sont conduits à verser aux victimes des prestations à la suite d'un accident.

Le régime actuel de ces recours est trop complexe. Les organismes payeurs sont multiples, comme le montre un tableau figurant dans le rapport de Mme Gaspard. Les fondements de ces recours sont divers, puisqu'ils sont considérés, selon le cas, comme reposant sur une subrogation ou procédant d'une action directe. L'assiette des recours n'est pas toujours identique.

Il résulte de cette situation, qui dans une certaine mesure est fonction d'une jurisprudence évolutive, une incertitude sur les prétentions éventuelles des tiers payeurs et sur la possibilité pour la victime de cumuler ou non ses indemnités avec des prestations, notamment lorsque celles-ci sont le fruit d'un effort volontaire de prévoyance.

Il fallait clarifier cette situation qui ne paraissait pas compatible avec l'obligation faite à l'assureur de proposer à la victime une indemnité dans un bref délai.

A cette fin, le projet de loi énumère en premier lieu les prestations qui peuvent faire l'objet d'un recours.

En deuxième lieu, le projet affirme le caractère subrogatoire des actions en remboursement et généralise à tous les tiers payeurs les dispositions applicables à l'assiette des recours exercés par la sécurité sociale. Il uniformise donc le droit dans ce domaine.

Par ailleurs, le délai de prescription des actions en remboursement, actuellement soumises au droit commun, est ramené à deux ans.

Enfin, un ensemble de dispositions procédurales diverses est applicable à l'ensemble des accidents, quelle que soit leur cause.

Ces dispositions, que nous reprendrons lors de l'examen des articles, tendent à assurer une meilleure sécurité juridique, notamment en ce qui concerne l'exécution des décisions de justice et les délais de prescription.

Telle est, mesdames, messieurs les députés, l'économie générale du projet de loi. J'ai la conviction qu'il sortira amélioré, enrichi de la discussion parlementaire, car les députés et les sénateurs auront à cœur d'apporter leur contribution à l'amélioration du sort des victimes d'un fléau qui n'épargne aucune catégorie sociale, aucune couche de la population.

Ce projet, je le répète, laisse les hommes comptables des actes par lesquels ils nuisent à autrui. Mais il mettra un terme à des situations humainement intolérables et améliorera toutes les procédures d'indemnisation. Humanité, modernité : vous retrouverez dans ce texte l'inspiration constante qui, avec la volonté de renforcer nos libertés, conduit depuis trois ans et demi notre action à la chancellerie. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.)

Mme le président. Dans la discussion générale, la parole est à M. Fuchs.

M. Jean-Paul Fuchs. Madame le président, monsieur le garde des sceaux, mes chers collègues, le débat que nous engageons aujourd'hui est important, car il porte sur un véritable fléau national : l'insécurité routière.

Sous l'intitulé relativement prosaïque du texte qui nous est soumis, c'est en fait d'un drame humain quotidien qu'il s'agit. A ce sujet, monsieur le garde des sceaux, j'ai apprécié les propos que vous venez de tenir à cette tribune.

Les chiffres sont éloquentes : 12 000 morts, plus de 300 000 blessés par an ; 325 000 morts, 7 800 000 blessés en vingt-cinq ans. Tel est le bilan inacceptable de l'insécurité routière en France.

Ces statistiques abstraites cachent une inégalité profonde des victimes devant le risque routier : 25 p. 100 des accidents mortels frappent les cyclistes ou les piétons, et ces derniers représentent près de 20 p. 100 du nombre total des blessés, alors qu'ils ne constituent pratiquement aucun danger pour les autres usagers de la route.

Cette inégalité n'est pas seulement statistique. On la retrouve dans notre système de responsabilité et d'indemnisation. C'est ce en quoi elle est choquante et mérite que l'on s'y arrête.

Examinons les deux parties en présence.

D'un côté, l'automobiliste. Sur le plan pénal, les poursuites sont exceptionnelles. Rappelons en passant qu'il en va autrement en Espagne et en Yougoslavie. Sur le plan civil, quelle que soit la gravité de la faute ou l'importance du dommage, ce n'est plus l'auteur de l'accident qui en supporte personnellement les conséquences. En toute hypothèse, le responsable ne risquera péuniairement qu'une majoration momentanée de sa prime d'assurance — le malus — et sa vie quotidienne ne sera même pas troublée par les suites judiciaires de l'accident car, en général, son assureur pourvoira lui-même à sa défense. On constate ainsi, du côté des auteurs, un nivellement général des situations dans une sorte de confort rationalisé.

Tandis que l'auteur d'un accident n'est pratiquement plus atteint par les conséquences de son acte et que l'assureur, en définitive, ne l'est pas davantage, puisqu'il module les primes en fonction des risques réalisés, qu'en est-il de la victime ? Elle est d'abord marquée dans sa chair : elle a perdu un bras ou un œil, quand elle a eu la chance de ne pas perdre la vie. On pourrait penser qu'elle est au moins sûre de percevoir une indemnité. Mais ce serait oublier qu'un accidenté sur quatre n'est pas indemnisé, malgré un contentieux judiciaire exceptionnellement élevé en France et une procédure judiciaire qui dure en moyenne trente et un mois.

A l'origine de ce déséquilibre, on trouve une jurisprudence très complexe fondée sur les articles 1382 et 1384 du code civil.

A la veille de l'arrêt Desmares du 21 juillet 1982, lorsque les conditions de la responsabilité du fait des choses se trouvaient réunies contre le conducteur du véhicule, les juges décidaient la plupart du temps un partage de responsabilité entre le conducteur et la victime, en relevant contre cette dernière une faute, voire un « fait non fautif ». Ainsi, des personnes handicapées à vie, sans travail, donc sans ressources, étaient obligées de payer toujours pour des fautes dont la gravité est évidemment sans rapport avec le dommage physique subi pour quelques secondes d'inattention ou de négligence.

En principe, l'arrêt Desmares rendu par la Cour de cassation en 1982 visait à mettre fin à cette ténacité jurisprudentielle à couper la polre en deux. Tout partage de responsabilité devenait en théorie impossible. Mais deux ans après, on constate malheureusement que la jurisprudence Desmares n'avait vraiment pas tenu ses promesses. Beaucoup de juridictions ont en effet refusé de suivre la Cour de cassation et décident encore le partage des responsabilités. Tel arrêt de la Cour d'appel de Paris, de décembre 1983, souligne la faute commise par un écolier de douze ans s'élançant imprudemment sur la chaussée et exonère entièrement de leur responsabilité l'automobiliste et son assureur. L'enfant cherchait à récupérer son bonnet.

Interrogé par M. Bonduel — qui est le président de l'inter-groupe sur la sécurité routière au Sénat, comme je le suis à l'Assemblée nationale — vous avez répondu, monsieur le ministre, que sauf dans le cas où, dans une affaire déterminée, une doctrine a été exprimée par l'assemblée plénière de la Cour de cassation, les cours et tribunaux ne sont pas, en droit, liés par les règles énoncées par la juridiction suprême.

C'est pourquoi je pense que le seul moyen de faire progresser d'un coup l'ensemble du droit de la responsabilité est la réforme législative et que vous avez raison de proposer ce projet de loi.

Il ne s'agit, à vrai dire, que de s'aligner sur certains autres pays, comme la Nouvelle-Zélande, l'Algérie, la Suède ou Israël, où la faute de la victime est sans effet sur son indemnisation,

hormis quelques cas très exceptionnels. La réparation y est, en général, presque intégrale, sous réserve d'un certain plafonnement.

De fait, la réforme que vous nous présentez est un serpent de mer.

Dès 1907, M. Colin préconisait la prise en compte du risque présenté par l'usage de l'automobile.

En 1966, M. André Tunc proposa, avec l'appui de M. Foyer, garde des sceaux à l'époque, une réforme tendant à écarter complètement le droit de la responsabilité civile, au profit d'une assurance directe du véhicule, dont la mise en œuvre serait totalement indépendante de la conduite des parties.

Dans un nouveau projet élaboré en 1981, M. Tunc reprenait le principe que la notion de faute joue un rôle trop important dans le système actuel. Il proposait ainsi que toute victime d'un dommage corporel fût indemnisée.

Par rapport à ces différents projets, où situer le texte qui nous est soumis ? Je dirai que, dans l'ensemble, c'est un bon texte, mais qu'il gagnerait à être clarifié sur certains points.

Les intentions sont bonnes : l'objectif va au-delà de la jurisprudence Desmares. Sont automatiquement indemnisées les victimes qui subissent de plein fouet le risque de circulation, c'est-à-dire les piétons, les cyclistes, les passagers. Même si elles commettent une faute présentant les caractéristiques de la force majeure, elles sont exonérées de toute responsabilité.

Le seul cas où il soit tenu compte de la faute est celui où la faute est à la fois particulièrement grave, inexcusable et constitue la cause exclusive de l'accident. Je me réjouis, à cet égard, de ce que le projet n'entraîne aucune « déresponsabilisation » des victimes : le piéton faisant irruption sur la chaussée avec plus de 0,8 gramme d'alcool dans le sang ne bénéficiera d'aucune circonstance atténuante.

En revanche, je trouve justifié que, même dans cette hypothèse, les victimes les plus vulnérables de par leur âge et leur constitution physique soient protégées.

Il est normal que, quel qu'ait été leur comportement, les enfants de moins de quinze ans et les personnes âgées de plus de soixante-dix ans soient, en tout état de cause, indemnisés pour le dommage corporel subi. Cette disposition est particulièrement heureuse pour les enfants. Elle mettra fin au débat doctrinal et jurisprudentiel sur la responsabilité exacte d'un enfant de quatre ou cinq ans qui traverse la rue sans regarder pour courir après son ballon. Peut-on vraiment, dans ce cas, parler de faute ?

Si les principes sont bons, peut-être pourraient-ils être clarifiés.

Le projet use du mot « victime » sans le définir au préalable. Il ne précise pas, notamment, si la faute de la victime est opposable ou non à ses ayants droit directs. D'ailleurs, le texte n'envisage en aucune façon la situation dans laquelle la victime est décédée.

On dénote la même imprécision en ce qui concerne la notion de « faute inexcusable », qui risque de donner lieu à des procès et d'entraver le règlement amiable des litiges. Bien sûr, le concept n'est pas nouveau mais largement défini en matière d'accidents du travail. Il est certain qu'en laissant aux juges le soin de délimiter les contours de cette notion, on allonge, dans l'immédiat, la durée des contentieux.

Le plus important, enfin, est que l'article 4 du projet de loi relatif aux dommages corporels subis par les conducteurs de véhicules prévoit seulement la possibilité de limiter ou d'exclure l'indemnisation en fonction des fautes commises. Pourquoi instaurer cette simple faculté ? Il aurait été plus logique d'imaginer que lorsque le conducteur commet une faute grave et inexcusable, celle-ci doit nécessairement exclure tout ou partie de l'indemnisation.

Le projet de loi est logique en ce qui concerne les effets du nouveau système de responsabilité sur l'assurance du conducteur : il élargit la protection accordée dans le cadre de l'assurance obligatoire ; il simplifie les procédures d'intervention du fonds de garantie.

Un autre point positif réside dans l'augmentation sensible des intérêts, pouvant aller jusqu'au doublement, lorsque les décisions de justice ne sont pas exécutées dans des délais raisonnables. La procédure d'indemnisation ne s'éternisera peut-être plus sur des années.

Toutefois, pour que la nouvelle procédure soit efficace, encore faudrait-il que la période transitoire instituée par le projet de loi pour permettre aux assureurs d'adapter leurs règles de gestion soit effectivement la moins longue possible.

Ces observations faites, je me permets d'insister, monsieur le ministre, sur la nécessité d'accompagner votre réforme d'une campagne d'information sur le risque automobile. Améliorer la réparation des dommages, c'est bien, développer la prévention, c'est encore mieux.

Cela signifie d'abord que l'éducation de chacun de nous est à refaire : à l'école, dans l'entreprise, dans les administrations, à la télévision.

Il faudrait également accentuer la réglementation et le contrôle, c'est-à-dire aggraver et accélérer la sanction encourue par les auteurs d'accidents de la route. Il est patent que certains méprisent délibérément les règles élémentaires de la discipline. Il serait indispensable que les pénalités édictées par notre droit pénal soient mieux ajustées à certaines circonstances qui sont à l'origine de nombreux accidents. Je songe, en particulier, à la vitesse, aux espacements entre véhicules, sans parler de l'alcoolisme qui est à l'origine de 8 000 décès et de 200 000 blessés par an.

De 1970 à 1977, en sept ans, le nombre de tués sur la route au Japon a diminué de moitié, alors que, dans le même temps, le nombre de véhicules-kilomètres a doublé. Pourquoi ? Parce que les dirigeants, le public, les associations, les entreprises, en un mot toute la société, se sont donné pour objectif de combattre ce fléau dans les actes, non en paroles. Est-ce une utopie de penser qu'il pourrait en être de même en France ?

Rien de durable, monsieur le garde des sceaux, ne se fera dans notre pays si la conscience collective refuse de considérer l'insécurité routière comme un fléau, si l'on n'amplifie pas la lutte contre l'égoïsme, l'indifférence et l'irresponsabilité.

Mme le président. La parole est à M. Escutia.

M. Manuel Escutia. Monsieur le garde des sceaux, mes chers collègues, le projet de loi qui nous est soumis aujourd'hui nous conduit à nous pencher sur ce fléau social auquel aucun d'entre nous, qu'il soit automobiliste ou piéton, élu ou membre du Gouvernement, parent ou enseignant, ne peut demeurer insensible : les accidents de la circulation.

Les chiffres sont éloquentes, inquiétants. Il n'est pas un jour où la radio, la presse, la télévision ne fassent état d'un accident mortel.

Il s'agit toujours des plus impressionnants, ceux qui émeuvent l'opinion publique, tel celui de Beaune. Mais, pour un fait divers relaté, combien en existe-t-il qui ne font pas la une des médias, mais qui sont tout aussi graves ?

Il y a, en effet, 1 000 victimes d'accidents par jour, et plus de 12 000 tués par an sur les routes, un bilan qui justifie un effort considérable de la communauté nationale tout entière.

Monsieur le garde des sceaux, vous nous proposez un texte qui tend à améliorer l'indemnisation des victimes.

Il s'agit là d'une mesure qui était nécessaire. Trop d'injustices existent encore en ce domaine du fait de la lenteur et du coût des procédures dus à la complexité de notre législation.

Le système mis en place par notre droit ne favorise pas les victimes d'accidents qui, souvent, en supportent les très lourdes conséquences. Une réforme était donc demandée.

Depuis le début du siècle, les juristes se penchent sur ce problème, mais il aura fallu attendre 1984 pour qu'un projet nous soit proposé. Cependant, s'il est bon d'améliorer le sort des victimes, l'objectif principal doit rester d'en diminuer le nombre. Cela nécessite à la fois une concentration des forces de l'Etat sur les domaines de l'intervention qui lui sont spécifiques — qualité des infrastructures, contrôles, adaptation du code de la route — et une responsabilisation des usagers de la route, piétons ou conducteurs de véhicule.

Cette responsabilisation ne peut passer que par une éducation à la sécurité routière, élément indispensable d'une préparation à la citoyenneté enracinée dans la vie quotidienne.

Il faut admettre que la prise de conscience collective des risques de la circulation automobile est récente. Comme cela s'est passé pour un grand nombre d'inventions, on a créé l'automobile sans réfléchir sur ses dangers et sans se donner les moyens de maîtriser son utilisation.

Émerveillés par ce nouveau mode de locomotion, il nous aura fallu un nombre considérable de morts avant que nous commençons à nous inquiéter et à nous demander si les commodités apportées par l'automobile valaient plus que le prix de milliers de vie.

Mais il a fallu attendre les années soixante-dix pour que l'Etat se décide à mettre en œuvre une politique de la sécurité routière et assume ses responsabilités.

Ainsi s'est-on préoccupé petit à petit de la limitation de la vitesse, du port de la ceinture de sécurité et de la législation sur l'alcool. Les débats houleux et les remous qui ont eu lieu

autour de ces mesures ont montré que de nombreux automobilistes n'avaient aucune conscience de leur responsabilité envers les autres.

Ces mesures ont commencé à porter leurs fruits : le nombre des victimes est ainsi passé de 16 500 tués en 1973 à 12 500 environ en 1978. Depuis cette date, le bilan des accidents s'est stabilisé jusqu'en 1982, puis de nouveau a légèrement diminué.

Il faut dire que, dès la fin de 1981, le Gouvernement a défini le cadre général d'une politique de sécurité routière ambitieuse : réduire d'un tiers en cinq ans le nombre des victimes de la route.

Cet effort doit, pour réussir, déborder du cadre de l'action réglementaire et faire appel à l'initiative et à la mobilisation de tous les intervenants de la circulation.

Parmi les maîtres mots de cette politique de sécurité routière, il en est deux sur lesquels je voudrais particulièrement insister : l'éducation et la formation, qui sont évidemment deux des clefs principales d'un changement durable et profond des comportements.

L'enseignement scolaire des règles de sécurité relatives à la circulation routière est une obligation légale qui résulte de la loi du 26 juillet 1957. Cependant, on peut regretter que, jusqu'à présent, cet enseignement n'ait pas pris toute sa place dans les programmes scolaires. Le processus de formation doit en effet être conçu de telle manière qu'arrivé à l'âge du permis, le futur conducteur dispose d'une maturité et d'une expérience très supérieures à celles qu'on connaît aujourd'hui.

À l'école, dès le plus jeune âge, doivent être développés chez l'enfant les cadres de pensée et le sens des responsabilités qui seront nécessaires au citoyen de demain. Il s'agit d'assurer sa protection contre les risques de la circulation et de lui faire prendre conscience de l'importance du comportement de chaque usager de la voie publique, à la fois pour lui-même et pour les autres.

Ce type de formation, qui doit aboutir à long terme à un changement du comportement social, doit être accompagné de mesures visant à réduire les facteurs d'insécurité.

À ce propos, on ne peut que se féliciter de la détermination du Gouvernement en ce domaine, notamment dans la lutte contre l'alcool au volant, cause d'un pourcentage important d'accidents mortels.

Mais le temps où piétons et automobilistes pourront prendre la route en toute sécurité n'est pas encore venu. Notre société n'a pas encore atteint l'âge adulte de l'automobile et celle-ci reste un instrument dangereux insuffisamment maîtrisé.

Il est nécessaire de protéger les plus faibles du risque de la circulation, notion qui, avec le texte qui nous est soumis, prendra toute sa place dans notre droit.

Les plus faibles, ce sont bien sûr les piétons, les cyclistes et les personnes transportées, qui n'ont aucun pouvoir sur la maîtrise des véhicules. Ce sont les enfants que l'on ne met pas suffisamment en garde contre les risques de la circulation ; ce sont aussi les personnes âgées qui n'ont plus leurs pleines capacités de réaction face à un danger.

Certes, on peut se demander si le fait d'accepter qu'un piéton puisse commettre une faute « excusable » ne va pas à l'encontre de la volonté de responsabilisation des usagers de la route. Nombreux sont ceux qui ont eu cette inquiétude. Elle mérite toute notre attention. Il me semble par ailleurs nécessaire de préciser ce qu'est une faute inexcusable en dehors de l'état d'ivresse.

En réalité, ce texte doit être abordé dans une optique tout à fait différente de celle que nous avons eue jusqu'à présent. Aujourd'hui, le piéton reprend toute sa place par rapport à l'automobile.

Notre droit, dans ce domaine comme dans tant d'autres, avait besoin d'être adapté à l'évolution de la société. C'est ce que vous nous proposez, monsieur le garde des sceaux, en matière d'accidents de la circulation.

Ce texte n'est pas isolé, et il prend toute sa place dans le cadre d'une politique globale de sécurité routière.

Avant 1981, les gouvernements nous proposaient des mesures parcellaires. On ne touchait pas au droit, alors que l'on vivait sur des normes datant d'avant l'automobile. Certes, on s'attaquait à quelques facteurs d'insécurité, l'alcool ou la vitesse, mais l'éducation des usagers, l'adaptation des infrastructures à l'évolution du trafic n'étaient pas suffisamment prises en compte. On agissait au coup par coup. Cela pouvait, à court terme, réduire les facteurs d'insécurité, mais non les neutraliser à long terme.

Il est en effet certain qu'on ne peut parvenir à réduire les accidents mortels que par une mobilisation de tous les citoyens et une détermination sans faille sur tous les points, petits et grands, qui concourent à la sécurité.

Le Gouvernement de la gauche a montré depuis 1981 sa volonté de s'attaquer aux racines du mal. Cela passe, on l'a vu, par une adaptation adéquate de notre droit, par un développement et une évolution des infrastructures et par cet indispensable apprentissage de la vie civique dont l'éducation à la sécurité routière est un élément.

Ce n'est que par l'action combinée de ces trois éléments que l'on parviendra à une véritable modernisation de notre système, car moderniser c'est aller avant tout vers une société où l'homme ne se laisse pas dépasser par la machine, mais la maîtrise.

Il est dommage que l'opposition nationale ne montre pas plus d'intérêt pour ce projet important, mais son absence n'empêchera pas les élus socialistes de vous apporter, monsieur le garde des sceaux, tout l'appui nécessaire pour que le projet de loi que vous nous proposez soit adopté, afin que l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et l'accélération des procédures d'indemnisation deviennent rapidement une réalité. (Applaudissements sur les bancs des socialistes.)

Mme le président. La parole est à M. Jans.

M. Parfait Jans. Monsieur le garde des sceaux, mes chers collègues, sans aller jusqu'à considérer l'automobile comme un Attila moderne, force est de constater que les fléaux qu'elle engendre sont les plus insupportables, car ils relèvent trop souvent de l'inconscience de certains conducteurs, qu'il serait possible de mieux former, ou, pis encore, du mauvais état de l'infrastructure routière.

Les réponses apportées depuis plusieurs années sur ces points ne sont pas négligeables. Je pense notamment à la réforme du permis de conduire intervenue il y a peu et à celle qui doit intervenir, à la répression plus ferme de la conduite sous l'emprise de l'ivresse, ainsi qu'à l'effort d'équipement des routes ou à l'amélioration de la sécurité offerte par les automobiles.

Cela étant, le nombre de tués ou de blessés dans les accidents de la route — près de 300 000 morts et près de 7 millions de blessés en vingt ans — rappelle que ces accidents, au-delà de leur aspect économique non négligeable, sont avant tout des drames humains qui ne peuvent nous laisser indifférents. Or la situation faite aux victimes des accidents était parfois scandaleuse souvent insuffisante. Vous avez d'ailleurs cité tout à l'heure, monsieur le garde des sceaux, des cas tout à fait caractéristiques.

Sans entrer dans le débat de doctrine ni faire état des hésitations jurisprudentielles concernant la responsabilité pour faute ou la théorie des risques, il est certain que la place prise par l'automobile dans notre société impose d'autres solutions que celles qui prévalent pour un accident ordinaire. C'est ce que fit, au mois de juillet 1982, la Cour de cassation ; c'est ce que prévoit le projet de loi que vous nous soumettez, monsieur le garde des sceaux.

Il n'est pas admissible qu'une victime d'un accident soit, de plus, meurtrie par une indemnisation insuffisante et par l'inertie des compagnies d'assurances et la longueur des procédures.

Sans aller jusqu'à parler de « déresponsabilisation » des conducteurs, comment admettre que ceux-ci ne connaissent pas, du fait de l'obligation d'assurance, les conséquences civiles de leurs actes, alors que les victimes, en situation flagrante d'infériorité, voient leur indemnisation réduite du fait de leur faute, fut-elle d'inattention ? Ces décisions étaient certes fondées en droit, mais inadaptées à la réalité sociale.

A ce titre, le projet de loi qui retient pour l'essentiel les solutions dégagées par l'arrêt Desmares nous apparaît, non seulement justifié, mais surtout conforme à l'équité.

Il interdit au seul conducteur, si nous suivons la commission, de s'exonérer de sa responsabilité en invoquant la force majeure ou le fait d'un tiers. Surtout, pour ce qui est de la faute de la victime, les dommages corporels seront indemnisés, quelle que soit la faute commise par un jeune ou une personne âgée. Cela nous semble une bonne solution. Nous retenons que la tranche d'âge intermédiaire reste responsable des fautes inexcusables, causes exclusives de l'accident. Mais, monsieur le garde des sceaux, comme l'orateur précédent, je vous demande comment sera déterminée la faute inexcusable. Vous avez tout à l'heure cité deux exemples, mais je crains qu'on n'ouvre ainsi la porte à de nouveaux contentieux.

La distinction opérée pour les dommages matériels contredit l'arrêt Desmares. A la réflexion, et compte tenu des incidences que cela aurait comporté sur les primes d'assurances, et en fonction de notre préoccupation principale de défendre au mieux la victime, nous nous rangeons à cette voie médiane.

En revanche, nous nous interrogeons sur la règle d'indemnisation des conducteurs retenue, car, même en cas de faute légère, ils verront l'indemnisation des dommages corporels ou matériels réduite, si ce n'est supprimée. Il nous semble que l'intégrité physique du conducteur, fût-il pour partie responsable de l'accident, doit être protégée. Le conducteur doit être indemnisé au même titre et de la même façon que les autres victimes. La Cour de cassation nous semble, sur ce point, plus moderne et plus équitable que le projet.

Enfin, que le conducteur puisse se voir opposer sa faute pour ce qui est des dommages causés aux véhicules ne nous choque pas ; ce point est d'une autre nature que les précédents.

Les dispositions du projet relatives à la portée de l'assurance nous conviennent car elles assurent une meilleure indemnisation aux victimes lorsque le conducteur responsable n'est pas assuré ou lorsqu'il n'est pas autorisé à conduire le véhicule, ainsi qu'aux passagers du véhicule. Sur ce point, le législateur corrige une jurisprudence par trop rigoureuse.

A propos du fonds de garantie, je retiendrai son intervention pour les dommages matériels lorsque l'auteur, bien qu'identifié, n'est pas couvert par une assurance. Cette extension nous semble opportune.

Je n'évoquerai que pour mémoire ce qui concerne les tiers payants. Le système proposé devrait simplifier et améliorer leur recours.

En revanche, le système d'offre d'indemnité faite à la victime par les assurances appelle de notre part quelques remarques. Nous ne pouvons que nous féliciter de votre volonté de réduire les contentieux de la circulation qui engorgent les juridictions et pénalisent les victimes. Dès lors que la procédure de règlement amiable des dommages n'est pas absolue et que la possibilité d'un recours en justice demeure, nous acceptons le dispositif retenu par le projet.

Nous sommes surpris par la disposition prévue à l'article 40 qui tend à exclure tous les dossiers en cours du bénéfice de la loi, et, sur ce point, nous serons plus proches de la position de la commission que de votre projet, monsieur le garde des sceaux.

Mais nous nous interrogeons sur le point de savoir si les garanties que constitue indéniablement le fait que la victime sera informée de ses droits et qu'il y aura des sanctions en cas d'offres tardives ou manifestement insuffisantes, ou encore de retards de paiement, forment un cadre suffisamment rigide pour éviter aux compagnies d'assurances la tentation de minimiser leur obligation d'indemniser les victimes ou leurs ayants droit. Je le répète, nous nous interrogeons sans qu'il y ait de notre part opposition de principe. Si vous pouviez lever nos inquiétudes sur ce point, le vote positif qu'émettront les députés communistes n'en serait que plus ferme. (Applaudissements sur les bancs des communistes.)

Mme le président. La parole est à M. Alain Bonnet.

M. Alain Bonnet. Vous nous appelez à débattre, monsieur le garde des sceaux, d'un projet de loi qui apparaît comme la clé de voûte d'un édifice à la construction duquel vous contribuez depuis des années : le respect des droits de la personne. Ce projet, dont l'intitulé semble anodin, et qui, finalement, ne fera qu'aligner notre droit sur celui des autres pays occidentaux, est pourtant l'aboutissement d'une lente évolution et d'une longue concertation.

En effet, le droit de la responsabilité — les fameux articles 1382, 1383 et 1384 du code civil — ne pouvait imaginer l'apparition de risques aussi nouveaux et, par voie de conséquence, leur multiplication en matière d'accidents de la circulation.

Comme le souligne l'excellent rapport de Mme Gaspard, le siècle a vu s'échafauder près d'une centaine de projets de réforme du droit de l'indemnisation des victimes d'accidents de la route, mais aucune n'avait abouti devant le Parlement jusqu'à ce jour.

C'est pourquoi nous saluons tout particulièrement l'effort remarquable du ministre de la justice qui a su, au-delà des débats passionnés et intéressés que ce projet a pu soulever, organiser une concertation entre toutes les parties : victimes, assureurs, avocats, consommateurs et administrations. Aujourd'hui, non seulement ce texte ne soulève pas d'objections majeures, mais on voit mal qui nierait sa nécessité. Car il faut, avant d'en venir aux dispositions législatives, resituer le risque que font courir les véhicules à moteur dans notre pays.

En vingt ans, près de 300 000 personnes sont mortes du fait d'un accident de la circulation, et près de 7 millions en garderont des séquelles.

Qui rappelle ces chiffres terribles et leurs conséquences nationales ? Qui même en est ému ?

N'est-ce pas là le fait le plus grave ? Ce qui devrait être considéré comme une catastrophe nationale, est devenu banal au point de n'être plus que des drames personnels.

Il y a à peine quatre-vingts ans, l'automobile n'était qu'un privilège accessible à une élite. Aujourd'hui, elle n'est qu'un instrument symbole de l'état de notre économie plus que de notre niveau de vie. Alors, on a oublié que sa puissance, devenue chaque année plus grande, créait des risques de plus en plus graves.

Désormais, avec ce texte, la circulation automobile pourra être tenue pour ce qu'elle est : un phénomène de société créant potentiellement un danger que le conducteur du véhicule doit assumer.

De fait, savez-vous, mes chers collègues, que 25 000 victimes n'ont pas été indemnisées pour la seule année 1983 ou ne l'ont été que très partiellement ?

Car, vous ne l'ignorez pas, la législation en vigueur, qui date de plus d'un siècle, met sur le même plan le piéton et l'automobiliste. La victime d'un accident de la circulation, quel que soit son âge, n'est actuellement pas indemnisée si elle a commis une faute. Le résultat, scandaleux, est que des personnes handicapées à vie sont obligées de payer des années durant pour des fautes dont la gravité est sans rapport avec le dommage physique subi.

En outre, en France, le quart des accidents de la circulation donne lieu à des procès alors qu'un accident sur cent requiert l'assistance d'un avocat en Allemagne ou en Grande-Bretagne. Il est certain — et je le dis d'autant plus serinement que je suis avocat — qu'il y a là une injustice à réparer.

Je rappellerai simplement à mes confrères inquiets que la loi du 2 avril 1898 sur les accidents du travail n'a pas supprimé, en cas de faute grave du travailleur victime de l'accident, son droit à réparation.

Le texte que vous nous invitez à voter aujourd'hui sera vraisemblablement du même ordre, cent ans après. Il aura été provoqué par la même réflexion : les machines ne peuvent avoir le pas sur l'homme.

J'en viendrai donc à l'économie générale du projet qui, comme je l'ai dit, ne soulève des réticences que sur des points de détail, sur lesquels je reviendrai dans un instant.

Pour le moment, je voudrais redire combien de tentatives de réforme ont vu le jour depuis 1931, et dont celle préconisée par le professeur Tunc, sous l'égide de M. Foyer, alors garde des sceaux, a laissé le souvenir le plus précis.

Comme on le sait, le projet qui nous est soumis propose, d'une part, d'améliorer les conditions d'indemnisation des victimes des accidents de la circulation et, d'autre part, de régler les difficultés de procédure concernant l'ensemble des accidents.

Désormais, les victimes ne pourront plus se voir opposer un événement de force majeure ou le fait d'un tiers. Le projet de loi distingue selon la nature du dommage et l'âge de la victime. Seules les personnes ayant commis une faute inexcusable et étant la cause exclusive de l'accident se verront opposer la notion de faute.

Le risque particulier encouru par les personnes âgées de plus de soixante-dix ans et par les enfants de moins de quinze ans conduit donc à admettre une réparation systématique. Dans l'esprit, on comprend bien que le risque pour ces catégories de personnes est différent parce que plus important. Il est donc normal qu'elles soient mieux protégées. Mais, monsieur le garde des sceaux, le principe de l'égalité de tous devant la loi n'en est-il pas quelque peu malmené ? Le Conseil d'Etat s'en est d'ailleurs inquiété.

L'amendement n° 5, qui propose une nouvelle rédaction de l'article 3, me semble bienvenu pour ce qui est du deuxième alinéa, mais peut-être insuffisant en ce qui concerne le premier alinéa, la notion de faute inexcusable et cause exclusive de l'accident étant trop étroite à mon avis. Comment ne pas prendre en considération une faute inexcusable sous prétexte qu'elle n'est pas la cause exclusive de l'accident ? Lorsque l'on sait que les accidents sont souvent provoqués par des conducteurs en état d'ivresse, on se prend à regretter que cette faute inexcusable doive être assortie d'une autre condition. N'est-ce pas là un point qui pourrait être reconsidéré ?

Je dois dire qu'en ma qualité de président du groupe d'étude sur les problèmes de l'assurance, et aussi parce que je suis avocat, j'ai recueilli — souvent sans les solliciter — les avis

et observations de parties prenantes, que Mme le rapporteur énumère d'ailleurs dans son rapport : je veux parler des assureurs et des avocats.

En comparant les propositions d'amendement de la commission des lois avec les suggestions qui ont été faites, on comprend mal certains retus de prises en considération, et je pense qu'il sera nécessaire de les expliquer si, contrairement à ce que je souhaite, il ne paraît pas possible d'y revenir.

Nous en reparlerons, si vous le voulez bien, à l'occasion de l'examen des articles, et nous verrons ensemble ce qu'il en est.

Mais, une fois encore, il ne s'agit que de quelques points de contestation, voire d'interrogation, et l'accord quasi général sur le principe même de cette réforme du droit des victimes montre assez le chemin qui a été parcouru depuis l'origine, depuis cette époque, monsieur le garde des sceaux, où la chancellerie envisageait d'appliquer purement et simplement la théorie très déresponsabilisante du *no fault*.

Oui, que de chemin parcouru grâce à la concertation ! Tout en vous efforçant d'améliorer la situation des victimes d'accidents face à la toute-puissance des assureurs, vous avez pris garde de faire en sorte que chacun demeure responsable de ses propres fautes.

Reste, monsieur le garde des sceaux, la mission d'assistance juridique aux victimes. Encourager, voire généraliser les transactions, c'est bien. C'est même très bien. Mais il ne faudrait pas que la généralisation de cette pratique se retourne contre les victimes. Face à l'assureur, il est indispensable que la victime soit assistée, même — et surtout — pour une transaction.

Monsieur le garde des sceaux, vous connaissez mieux que personne les servitudes et les grandeurs de notre profession d'avocat. Vous savez que les servitudes existent et que les grandeurs de notre mission ne suffisent pas à les compenser. Alors, je vous rends attentif à un danger qui risque de menacer l'efficacité de votre réforme : si les cabinets d'avocats deviennent exsangues parce que les assureurs oublient de les faire bénéficier des économies de procédures que cette réforme va entraîner à leur profit, il se trouvera obligatoirement des plaideurs pour encourager les victimes à ne pas transiger. Il y aura aussi davantage d'étudiants en droit qui ne trouveront pas à s'employer au sortir de l'université.

Il va donc falloir, monsieur le garde des sceaux, que vous envisagiez d'organiser une concertation entre les deux professions. Sans doute y avez-vous songé. Peut-être même avez-vous déjà pris des initiatives dont je soutiens qu'elles sont indispensables.

Voilà, monsieur le garde des sceaux, madame le rapporteur, ce que je souhaitais dire concernant ce projet de loi dont on ne peut qu'approuver les principes et la générosité.

Vous avez choisi d'être, monsieur le garde des sceaux, le ministre d'une justice généreuse, fraternelle et vous vous efforcez de tenir ce cap quelles que soient les difficultés de l'entreprise. Ce sera l'honneur de cette majorité d'avoir soutenu votre action pour une justice plus vraie, plus authentique et, pour cela même, plus efficace.

Quoi qu'il en soit, je tiens à souligner, en terminant mon intervention, l'importance fondamentale de ce débat et le nombre de personnes qu'il concerne.

La vie quotidienne nous fait oublier que la route tue des milliers de personnes chaque année et que notre sécurité se joue bien plus dans cette banalité oubliée que dans la délinquance ordinaire qui, elle, émeut la nation tout entière. (Applaudissements sur les bancs des socialistes.)

Mme le président. La parole est à M. Roger Rouquette.

M. Roger Rouquette. Monsieur le garde des sceaux, mes chers collègues, le projet de loi que nous examinons aujourd'hui fera partie de la série des textes votés depuis 1981 qui auront façonné pour des années la société française. Vous-mêmes, monsieur le garde des sceaux, et madame le rapporteur, en avez développé dans le détail l'aspect juridique. Je m'efforcerais, pour ma part, d'en tirer les conséquences pour la société.

La première caractéristique de ce projet de loi est de traiter de la sécurité dans le bon sens du terme. La sécurité est une notion qui touche toutes les activités humaines et il ne faut pas l'enfermer dans des limites étroites comme le fait la droite, qui, par parenthèse, pour ce débat de société ne brille pas par sa présence.

Certes, on doit se préoccuper de la sécurité des biens et des personnes face à la délinquance — et je sais que vous le faites, monsieur le garde des sceaux, dans le sens des conclusions de la commission des maires dite « commission Bonrepaux ». Mais on oublie trop souvent que la sécurité s'étend à d'autres domaines, notamment industriels, et il est vraiment sympto-

matique des préoccupations de la majorité actuelle que l'examen du présent projet de loi intervienne quelques jours après celui du projet de loi sur les installations classées. Dans l'un comme dans l'autre cas, il s'agit de garantir la sécurité de la société contre les fléaux de l'ère industrielle, qu'ils aient pour origine des établissements industriels, comme à Bhopal, ou la circulation des automobilistes.

Le rapprochement de ces deux faits, la catastrophe survenue aux Indes et les accidents de la circulation, me permet de mettre en relief la deuxième caractéristique du projet de loi : il s'oppose à ce fait de société qu'est la banalisation des accidents de la route. Qu'un Bhopal ou un Mexico survienne avec ses milliers de morts, et tout le monde, à juste titre, en parle et s'émeut. Mais l'opinion française s'habitue aux 11 000 à 12 000 morts annuels sur les routes de notre pays.

Le problème, pour le législateur, est de ne pas se résigner à cette banalisation. Il faut donc qu'il agisse pour que les accidents de la circulation ne deviennent pas un phénomène uniquement individuel, ou à la limite familial, mais qu'ils redeviennent un phénomène dans lequel la société tout entière est impliquée. Vous avez rappelé, monsieur le garde des sceaux, tout ce que la chancellerie a fait dans ce domaine depuis trois ans et demi. Je citerai à cet égard la loi du 8 décembre 1983 relative au contrôle de l'état alcoolique dont j'ai eu l'honneur d'être rapporteur et qui, en correctionnalisant la conduite en état d'ivresse lorsque le taux d'alcool dans le sang est situé entre 0,8 gramme et 1,2 gramme pour 1 000, va dans le bon sens.

C'est dans cet esprit — considérer le phénomène de l'automobile comme phénomène social — qu'il faut aborder le présent projet de loi. En effet, il vise essentiellement deux buts. Le premier est de pallier les inconvénients du système actuel qui, disons le mot, est inégalitaire : on ne peut mettre sur le même plan un piéton, démuné par définition de toute protection, et l'automobiliste qui, qu'on le veuille ou non, est à l'origine d'une activité socialement dangereuse, aussi bon conducteur soit-il. Le second but principal est d'améliorer les conditions d'indemnisation des victimes, indemnisation qui traîne trop souvent.

Je n'ignore pas que le présent projet de loi peut être considéré comme iconoclaste à l'égard de règles sacro-saintes du droit français. Mme le rapporteur a répondu sur le plan du droit dans son rapport. En fait, c'est tout le problème des relations entre le droit et la société qui est ainsi posé : le droit est-il fait pour les belles constructions juridiques, ou pour mieux protéger ceux qui, dans la société, ont besoin de l'être ?

Loin de moi la pensée de critiquer les constructions jurisprudentielles fondées sur les articles 1382 et 1384 du code civil. Il faut, au contraire, leur rendre hommage, car elles ont comblé une lacune de la loi, due au développement de la circulation automobile, qui n'était pas prévisible à l'origine. Mais, ainsi que l'a fort bien dit devant la commission des lois mon ami Gérard Gouzes, les règles de droit doivent être modifiées lorsque les circonstances changent. Il est injuste de considérer sur un plan d'égalité le piéton et l'automobiliste. Ainsi qu'il est fréquent, c'est en défavorisant le plus puissant socialement que l'équilibre sera rétabli.

Certes, je suis conscient des risques de ce texte notamment quant à la « déresponsabilisation » des piétons. Mais, d'une part, le projet de loi comporte à cet égard un garde-fou, celui de la faute inexcusable si elle a été la cause exclusive de l'accident — cette notion méritant toutefois d'être précisée, comme l'ont dit avant moi MM. Jans et Escutia. D'autre part, les lois sont souvent un compromis entre plusieurs considérations, et je pense que le projet a raison de faire passer la protection des piétons avant leur responsabilisation.

Sur le plan de la procédure, doivent être approuvées toutes les dispositions visant à accélérer le règlement des accidents de la route. Le législateur intervient dans ce domaine toujours avec la même idée : éliminer une inégalité. Là, ce n'est plus entre l'automobiliste et la victime que la partie est inégale, mais entre les compagnies d'assurances et assimilées, l'Etat, le fonds de garantie et la victime.

A cause de la complexité des procédures, les règlements des dommages sont longs. Le rapport de Mme Gaspard rappelle que les victimes ne sont indemnisées en moyenne que vingt et un mois après l'accident et trente et un mois en cas de procès. A cet égard, la procédure de l'offre de l'indemnité, et la sanction civile dans le cas d'offre manifestement insuffisante doivent être approuvées.

Certes, le projet de loi traite d'autres problèmes. Mon ami Alain Bonnet a présenté certaines critiques de détail. J'ajouterai simplement que ce texte bénéficiera encore, pour l'amélioration, de deux lectures au Sénat et de deux lectures à l'Assemblée nationale.

Parmi les dispositions diverses qui font l'objet du chapitre III, une proposition doit être particulièrement approuvée. Il s'agit de l'amendement de Mme le rapporteur, retenu par la commission, qui harmonise les conditions d'intervention du fonds de garantie prévu par le code rural pour l'indemnisation des dommages corporels occasionnés par tous les actes de chasse avec celles du fonds de garantie en matière d'accidents de la circulation. En effet, là encore, il convient de protéger des victimes d'accidents plus fréquents qu'on ne le croit.

Voilà, mesdames, messieurs, les réflexions qu'appelle de ma part ce projet très important. Parce qu'il introduit la justice dans une matière où règne actuellement l'inégalité, je le voterai, avec le groupe socialiste, tel qu'il est sorti de l'examen de la commissions des lois. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.)

Mme le président. La parole est à M. Foyer.

M. Jean Foyer. Mesdames, messieurs, je dois commencer mon propos en prenant une précaution oratoire, non pas pour moi, car je n'en ai nul besoin, mais pour autrui. Je tiens à dire que je parle ici en mon nom personnel, que je n'ai reçu mandat de personne et que je n'engage personne. Mais, ayant pris une certaine position sur le problème alors que j'appartenais au Gouvernement, je n'en ai pas changé en passant dans l'opposition.

Notre pays présente des traits singuliers. Il est caractérisé depuis plusieurs décennies par une véritable manie législative. On légifère à tout propos, sur tous les sujets, mais il semble qu'on ait quelque préférence à le faire pour les petites choses plutôt que pour les grandes.

Voilà maintenant quatre-vingts ans qu'a commencé de se développer le phénomène de la circulation automobile. Il a fait des ravages en morts et en blessés dont l'exposé des motifs du projet de loi et le rapport de Mme Gaspard donnent la triste idée. Néanmoins, on continue à régler les conséquences dommageables de ces accidents en se servant des trois articles du code civil qui datent de 1804 et qui étaient une sorte de généralisation des solutions que jurisconsultes romains d'abord, romanistes, médiévaux et des temps modernes ensuite, avaient élaboré sur la *lex aquilia*. Et le législateur s'est borné, à l'époque récente, en constatant le développement de l'assurance de responsabilité, à combler ses lacunes par l'institution du fonds de garantie et en la rendant obligatoire.

Devant cette inaction curieuse du législateur, la jurisprudence a accompli une œuvre audacieuse en tirant d'un article du code civil qui n'avait pas ce sens toute la construction de la responsabilité du fait des choses. Elle a été, pour cette raison, admirée justement par la doctrine. Par la suite, elle est devenue perfectionniste. Elle s'est mise trop soigneusement à juger en fait. Je veux dire que la Cour de cassation a voulu redresser ce qu'elle considérait comme les erreurs des juges du fond.

Mais l'admiration doctrinale n'a pas changé pour autant. Tout au contraire. Le dernier arrêt fait l'objet de commentaires d'auteurs qui y voient le fondement de toute une construction future en puissance, dont ils s'attachent à dresser les plans en élévation, jusqu'au moment où l'arrêt suivant, donnant une solution sensiblement différente, vient ruiner la construction mais constitue lui-même la première fondation d'une construction nouvelle.

Il y a vingt-cinq ans, un auteur éminent, mon ami le professeur André Tunc, spécialiste de la matière, a dénoncé ce système. Il a représenté que les variations de la jurisprudence — et Dieu sait que nous en avons connues et que nous en connaissons ! — sur la force majeure, le fait de la chose, les deux gardes, l'opposabilité du partage, l'irresponsabilité, etc., incitaient les assureurs à plaider et retardaient le règlement de milliers et milliers de dossiers. Puis, il a critiqué la solution inique, alors appliquée par les arrêts, qui faisait jouer un rôle exonératoire ou limitatif à la faute de la victime : on comparait d'une part, le comportement d'un conducteur, qui, en nombre de cas, se souciait à la vérité bien peu des conséquences civiles de l'accident qu'il avait pu provoquer, puisque ce n'était pas lui qui payerait, si ce n'est éventuellement plus tard, sous la forme de quelque malus, et, d'autre part, le comportement d'une victime qui, pour une faute souvent sans la moindre gravité morale et même sans le moindre caractère immoral, allait être privée d'indemnité.

Quel concert d'imprécations devaient soulever les propos de notre éminent collègue ! Il les a heureusement accueillies avec la force d'âme que nous lui connaissons. Il a vu s'élever contre lui les assureurs, les agents d'assurance et les avocats. Les premiers redoutaient une augmentation de leur charge de dommages et intérêts. Les deuxièmes, les agents d'assurance, redoutaient une intégration du risque d'accident automobile dans la sécurité sociale, ce qui leur eût fait perdre des contrats et retiré des occasions de pénétrer au domicile de leurs clients pour leur

en placer d'autres. Les avocats enfin, ont craint qu'une réforme du droit applicable en la matière ne nous conduise de la situation française d'alors à la situation allemande, c'est-à-dire de 25 p. 100 à 1 p. 100 d'affaires contentieuses.

Bien entendu, ce n'est pas cela que l'on a expliqué à l'opinion. On l'a affolée en lui représentant que les primes allaient augmenter dans une proportion inouïe. On a fait valoir aux futures victimes que le système présenté par le professeur Tunc, plus ou moins inspiré du droit des accidents du travail, allait aboutir au caractère forfaitaire de l'indemnité, qu'on abandonnerait nécessairement le principe de l'indemnisation intégrale. On a expliqué enfin que cette réforme allait « déresponsabiliser » les piétons et les cyclistes, en oubliant d'ailleurs que l'assurance des responsabilités depuis plus d'un demi-siècle s'était bien appliquée, elle — Vous n'excuserez d'employer ce terme qui m'est un peu inhabituel — à « déresponsabiliser » les conducteurs.

Après cela, rien n'a suivi, et, pendant une vingtaine d'années, le piéton qui s'était effacé en descendant du trottoir pour laisser passer une vieille personne et qui avait été happé par une voiture est resté parfaitement « responsabilisé », parce qu'on a continué à lui appliquer la théorie de la faute de la victime, au nom de je ne sais quelle justice.

Et puis, monsieur le garde des sceaux, vous avez eu la chance que la jurisprudence fasse un miracle, que la deuxième chambre civile de Cour de cassation, un jour du mois de juillet 1982, rende l'arrêt Desmares, qui n'était d'ailleurs qu'un retour à la jurisprudence Jand'heur du 13 février 1930, ou presque...

M. le garde des sceaux. Presque, en effet !

M. Jean Foyer. Je dirai — qu'on ne prend pas le propos en mauvaise part ! — que la deuxième chambre civile de la Cour de cassation a, ce jour-là, « cassé la baraque ».

Nouvelles protestations, moins fortes, des assureurs et des agents d'assurances, qui, maintenant ne paraissent plus être habités par les craintes qui les agitaient il y a vingt ans, mais protestations d'une autre profession, et, du coup, un effort pour inciter les cours d'appel à s'insurger contre la Cour de cassation et tâcher d'obtenir qu'un jour un arrêt de l'assemblée plénière civile déjuge la deuxième chambre civile.

Jusqu'à présent, la deuxième chambre civile est restée constante et elle a renouvelé sa doctrine.

Alors, pour vous, les choses ont changé...

M. le garde des sceaux. Pas du tout !

M. Jean Foyer. ... car, hier, si vous aviez déposé votre projet, on vous eût accusé de bouleverser une admirable partie du droit. Aujourd'hui, le dilemme n'est plus celui-là. Le dilemme, c'est : ou la jurisprudence Desmares ou un nouveau projet de loi. Les conditions du débat sont tout à fait différentes.

Autre avantage que vous avez rencontré : c'est que, à la suite de l'arrêt Desmares, les assureurs, autorisés d'ailleurs par le ministère de l'économie et des finances, ont réajusté leurs primes, de telle sorte qu'on ne peut même plus dire sérieusement aujourd'hui que le nouveau texte aggravera la situation des automobilistes.

C'est dans cet état que vous nous présentez le présent projet de loi cet après-midi, devant un auditoire assurément choisi et dont la qualité est sans commune mesure avec la quantité. (Sourires.)

Il y a, dans ce projet de loi, deux sortes de dispositions : d'un côté, les articles 1^{er} à 5 et, de l'autre, la suite du texte — laquelle n'appelle d'ailleurs de ma part aucune espèce de critique et à laquelle je proposerai, sous forme d'amendements, d'apporter quelques compléments.

Je parlerai surtout des articles 1^{er} à 5.

Ce texte m'a un peu déçu dans la forme. Il m'a paru beaucoup plus digne de la direction des assurances — dont je ne veux dire aucun mal — que de la plume de Portalis ou de M. Carbonnier.

Il me semble, en effet, que vous avez laissé passer l'occasion de trancher quelques controverses tout à fait agaçantes. Vous avez employé l'expression de « véhicules impliqués dans un accident ». Lorsque le conducteur sera poursuivi devant la juridiction correctionnelle, cela n'aura aucune espèce d'importance. Mais lorsqu'on invoquera contre lui ou qu'on continuera d'invoquer contre lui l'article 1384, alinéa 1^{er}, renaîtront alors toutes les controverses que nous avons connues sur le fait de la chose, le rôle purement passif, le fait actif, etc. Vous devriez, me semble-t-il, profiter de l'occasion pour dire ce qu'il en est. Les auteurs ont présenté là-dessus toute une problématique et des arrêts ont été rendus un peu dans tous les sens. Puisque le législateur se décide enfin à légiférer sur le sujet, il faudrait trancher le

problème une fois pour toutes. Je ne vous proposerai pas d'amendement miracle, car je dois dire que la question n'est pas facile à traiter...

M. le garde des sceaux. En effet !

M. Jean Foyer. ... mais je pense que le justiciable aurait tout intérêt à ce que nous le fassions avant la fin de la procédure législative.

Ensuite, votre texte est assez compliqué, car les dispositions que vous nous proposez vont s'articuler, dans certains cas, sur la responsabilité du fait personnel et, dans d'autres, sur la responsabilité du fait des choses. Dans la seconde hypothèse, on voit assez bien comment cela va jouer, mais, dans la première, il est un peu plus difficile de se le représenter.

Quant au fond, je dirai que votre projet ne me laisse pas tout à fait satisfait.

M. le garde des sceaux. Heureusement !

M. Jean Foyer. Vous dites « heureusement », monsieur le garde des sceaux. J'aurais préféré, au moins une fois dans cette législature, vous apporter une adhésion sans réserve.

M. le garde des sceaux. Impossible, tel que je vous connais !

M. Jean Foyer. Pas impossible du tout ! J'ai l'esprit très ouvert — du moins, je pense l'avoir.

Je dois dire que votre texte ne me satisfait pas tout à fait, car il ne va pas jusqu'au bout de sa logique. Vous avez été, en effet, entravé dans votre volonté réformatrice par le souci, d'une part, de ne pas trop augmenter les primes...

M. Alain Bonnet. C'est louable !

M. Jean Foyer. ... et, d'autre part, de calmer les appréhensions de certaines professions.

Il semble que certaines de ces dispositions traduisent la pensée de faire entendre aux professionnels : « Mais si, mais si ! Il y aura tout de même encore du contentieux ! » J'avoue que c'est là une idée curieuse dans un projet de loi. J'avais cru jusqu'à maintenant, avec peut-être quelque naïveté, que le propre de la bonne loi, tout au moins d'une loi qui ne juge pas indispensable dans tous les cas l'intervention du juge en créant un contentieux obligatoire ou en lui faisant exercer sa juridiction gracieuse, c'était d'être appliquée spontanément sans qu'il soit nécessaire de recourir à la justice. S'efforcer de maintenir tout de même un certain volume de contentieux me paraît une idée curieuse du point de vue de la technique législative.

Quoi qu'il en soit, votre texte reçoit mon adhésion totale dans la mesure où il supprime comme causes d'exonération la force majeure et le fait d'un tiers.

Je ne vois pas pourquoi, dans le cas de force majeure, c'est la victime qui supporte seule les conséquences d'un accident dont on ne connaît pas la cause. Il me paraît plus équitable d'en faire supporter les conséquences à la collectivité des assurés. A cet égard, monsieur le garde des sceaux, vous méritez des éloges. D'ailleurs, vous êtes allé, sur ce point, au-delà de l'arrêt Desmares.

M. le garde des sceaux. C'est vrai !

M. Jean Foyer. En ce qui concerne la faute de la victime, vous m'avez paru être un disciple un peu trop fidèle de Pothier. Vous avez, en effet, restauré dans ce domaine la fameuse théorie de la prestation des fautes.

Vous distinguez selon l'âge de la victime et selon la nature du dommage. Que vous fassiez un sort différent aux dommages matériels et aux dommages qui atteignent la victime dans sa personne, c'est tout à fait normal. Je ne le critique donc pas. Mais en ce qui concerne les dommages « autres que matériels » — puisque c'est ainsi que vous les appelez —, vous distinguez un premier groupe, celui des victimes mineures de quinze ans et des victimes majeures de soixante-dix ans. Pour elles, la faute ne joue aucun rôle, même, semble-t-il, la faute intentionnelle. Une telle disposition va trop loin, car, si quelqu'un veut se suicider en se jetant sous une voiture, il n'est pas indispensable, s'il se rate, que ce soit la collectivité qui en supporte les conséquences. Pour les victimes âgées de quinze à soixante-dix ans, vous reprenez la faute inexcusable lorsqu'elle a été la cause exclusive du dommage. Vous allez, là encore, au-delà de l'arrêt Desmares, car, selon la doctrine de cet arrêt, la faute constitutive du cas de force majeure pourrait être une faute très légère, alors que vous exigez, vous, que ce soit une faute inexcusable. Pour ce qui est du dommage causé au conducteur, traité de la même manière que le dommage matériel, la faute retrouve, si j'ai bien compris, l'effet exonératoire qu'elle avait avant l'arrêt Desmares. Ce système me paraît vraiment très compliqué.

En outre, je ne suis pas certain qu'il soit conforme au principe de l'égalité civile.

Que vous ayez réservé un sort particulier aux mineurs, notamment aux moins de quinze ans, est acceptable. Mais établir des différences de cette nature entre les adultes, est-ce conforme au principe de l'égalité civile? Je n'en suis pas certain. Et surtout, j'ai le sentiment que ce n'est pas d'une justice absolue. Car, à mon avis, le dommage corporel qui prive un homme de vingt-cinq ans de sa capacité de travail représente un préjudice très supérieur au même préjudice survenant à un homme de soixante-quinze ans, qui bénéficie, dans la quasi-totalité des cas, d'avantages de vieillesse — comme on les appelle dans le jargon de la sécurité sociale — et auquel l'accident ne retirera pas la capacité de travail dont il eût eu besoin pour vivre et faire vivre sa famille pendant plusieurs décennies.

Je ne suis donc pas convaincu par ce dispositif. Il est, à certains égards, préférable au droit actuel, mais, par bien des côtés, on peut considérer qu'il ne constitue qu'une étape dans la voie du progrès et qu'il appellera des améliorations futures.

Qu'aurait-il fallu faire?

M. le garde des sceaux. Oui!

M. Jean Foyer. Je pense, pour ma part, qu'il eût fallu sortir totalement d'un système de responsabilité — c'est d'ailleurs ce qu'André Tunc avait proposé — et aménager une assurance de personnes, qui aurait dû d'ailleurs conserver le même financement que l'actuelle assurance de responsabilité et qui eût été à la charge des conducteurs.

Vous avez réintroduit la notion de la faute inexcusable, que vous faites jouer dans la fourchette de quinze à soixante-dix ans. Vous avez bien fait de le faire. Reste à savoir si les dispositions que vous proposez sont tout à fait satisfaisantes.

Tout d'abord, vous avez affaire à une opinion publique qui, soit spontanément, soit parce qu'elle a été un peu mise en condition, ne comprend pas très bien cette réforme. Elle est choquée à l'idée, bien que cela n'entraîne pas, dans la majorité des cas, de conséquences pécuniaires, qu'on impute à un conducteur la responsabilité d'un accident dans lequel il estime qu'il est totalement innocent — ce qui serait d'ailleurs le cas — et elle trouve fâcheux qu'on lui impose le paiement de primes qui vont réparer des dommages dus en fait à la légèreté ou à l'imprudence de la victime.

Vous en avez tenu compte. Je pense que vous ne pouviez pas faire autrement et je ne vous adresserai pas le moindre reproche à cet égard.

Selon moi, la faute inexcusable devrait permettre au législateur de faire de la prévention. Comme en matière d'accidents du travail avant la réforme de 1946, il faudrait la faire jouer à l'encontre du conducteur en même temps qu'à l'égard de la victime. Ainsi que je l'ai proposé par un amendement, il faudrait donner au juge correctionnel qui prononce une condamnation pour homicide ou pour blessure par imprudence le pouvoir, lorsqu'il estime que la faute était vraiment inexcusable, de mettre à la charge du condamné une amende civile qui constituerait une ressource du fonds de garantie et qui serait destinée à enfoncer dans l'esprit des conducteurs tentés de commettre des imprudences l'idée que cela coûte autre chose qu'une amende de mettre en péril la vie ou la santé de ses semblables.

Vous me paraissez aller loin en décidant que, lorsqu'elle aura été la cause exclusive de l'accident, la faute inexcusable privera la victime de toute espèce de réparation. Je pense que c'est un peu une fausse fenêtre et que cela ne jouera à peu près jamais, mais, dans le cas contraire, je crois qu'il eût mieux valu réduire l'indemnité dans une certaine mesure tout en maintenant tout de même l'indemnisation.

Voilà l'essentiel de ce que je voulais vous dire. La suite du texte comporte des innovations heureuses et bienvenues. J'ai proposé quelques amendements. J'en parlerai tout à l'heure, pour éviter de prolonger cette discussion.

Le texte n'est pas encore la perfection. Il marque cependant des progrès. Et, au risque de me distinguer, je le voterai.

M. le garde des sceaux. Vous êtes sur le bon chemin!

M. Jean Foyer. Certes, il suscite une certaine émotion dans les professions judiciaires. Je les comprends. Mais je leur dirai que ce n'est pas ce texte qui a opéré le changement, c'est la jurisprudence autrefois si admirée et qui, aujourd'hui, serait si facilement condamnée, et qu'il faut se résigner aux adaptations nécessaires. Lorsque, il y a quarante ans, on a découvert des médicaments qui ont permis de faire disparaître à peu près totalement les morts par tuberculose pulmonaire, on n'a pas réduit la production de ces substances sous prétexte qu'il fallait laisser une activité aux sanatoriums.

L'accident d'automobile, par l'importance qu'il a prise et par les ravages qu'il cause, ne peut plus rester le *damnum legis Aquiliae*. Il est devenu un fléau social. Ce fléau social, il faut en réparer les conséquences, car on ne comprendrait plus, dans

la conception actuelle de la société, que cette catégorie de dommages soit traitée différemment des autres, que l'on s'est appliqué à réparer et à compenser de toute manière. Mais il est encore plus urgent, je crois, d'exercer une action de prévention. Et notre société, qui est prompt à s'émouvoir devant des morts exceptionnelles et isolées, ne doit plus admettre la banalisation de cet homicide en masse que constituent les accidents de la circulation.

Ce ne sera pas très facile à faire admettre, car, si chacun est menacé, chacun est également conducteur et, souvent, n'a guère le souci des lois. Il faut rétablir le respect de la loi, car c'est le moyen d'assurer le respect de la vie d'autrui. Notre travail est peut-être porteur d'impopularité et ne sera peut-être pas très bien compris, mais il faut quand même le faire, car c'est l'honneur des hommes politiques d'accepter d'être impopulaires lorsque le bien commun l'exige. (*Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République, de l'Union pour la démocratie française et sur plusieurs bancs socialistes.*)

Mme le président. La discussion générale est close.

La parole est à M. le garde des sceaux.

M. le garde des sceaux. Mesdames, messieurs, il apparaît qu'un consensus est acquis à la fois sur l'importance du fléau social que constituent actuellement les accidents de la circulation et sur les moyens que nous devons nous donner pour lutter contre ceux-ci.

Chacun reconnaît, dans ce domaine, la nécessité d'un triptyque prévention-sanction-réparation.

M. Fuchs ainsi que plusieurs autres orateurs ont souligné l'importance de la prévention. Des mesures ont été envisagées. Certaines ont déjà été prises. Il faudrait, je pense, aller au-delà. Certes, l'amélioration du réseau routier et une meilleure éducation des conducteurs sont des composantes de la prévention. Mais seule une prise de conscience de la collectivité permettra de modifier le comportement actuel des automobilistes et, plus généralement, de tous ceux qui participent à la circulation. A cet égard, certaines publicités agressives, chantant les louanges de la vitesse et du démarrage sportif, bref incitant à prendre des risques, sont éminemment dangereuses. Une campagne par voie de télévision permettrait de faire mieux prendre conscience à chacun non seulement des risques qu'il court, mais aussi de ceux qu'il fait courir à autrui.

D'aucuns ont estimé que les sanctions n'étaient pas suffisantes. Je ne partage pas cet avis. Pourtant, il est de fait que, si les réquisitions sont souvent fermes, les décisions de fermeté sont rares. On assiste à une sorte d'hésitation devant la répression dans ce domaine. Serait-ce, là aussi, l'expression d'une sensibilité nationale particulière? Je m'interroge parfois.

Pour ce qui est de la réparation, le devoir du législateur apparaît. J'ai été heureux de constater qu'un accord se dessinait sur les dispositions et l'esprit général du projet. J'ai suivi avec attention les propos de M. Foyer. J'ai constaté avec plaisir qu'il demeurait, sur ce point, ferme dans ses convictions...

M. Jean Foyer. Et sur beaucoup d'autres, monsieur le garde des sceaux!

M. le garde des sceaux. Je n'en doute pas!

... dont je connais les exigences. C'est pour cela que, tout à l'heure, m'émerveillant de vous voir enfin rejoindre notre camp, monsieur Foyer, je restais sceptique quant à la généralité de cette adhésion. (*Sourires.*) Mais tous les chemins de Damas vous sont ouverts...

M. Jean Foyer. Ne me faites pas dire ce que je n'ai pas dit! Je ne parlais que d'un projet déterminé!

M. le garde des sceaux. Certes!

Vous n'avez pas encore gagné nos rangs, disais-je. Mais ce que je remarque aussi, c'est votre constance: le 19 avril 1979, dans une question écrite que vous adressiez à M. Peyrefitte, alors garde des sceaux, vous lui demandiez quelles mesures il entendait proposer ou adopter en matière législative ou réglementaire, eu égard à la situation des victimes d'accidents corporels de la circulation, « pour promouvoir les modifications que chacun attend afin que les victimes les plus exposées, notamment les enfants en bas âge, cessent de subir les effets d'une jurisprudence sans doute explicable par les textes en vigueur, mais parfaitement inéquitable ».

C'était fermement dire les choses, et vous aviez raison.

J'ai examiné la réponse de M. Peyrefitte avec beaucoup de soin. Après une longue énumération statistique, voici ce que vous réprendrait le garde des sceaux: « Le Gouvernement » — et donc votre majorité, à l'époque — « n'envisage pas de modifier la législation existante, alors qu'un certain nombre de dispositions récentes ont déjà permis d'améliorer notre régime juridique en la matière. » C'était le 19 avril 1979. Je

me suis interrogé, comme vous sans doute, sur ces « dispositions récentes » en la matière. C'était, notamment, la création du référé-provision et la réforme du taux de l'intérêt légal.

M. Jean Foyer. La création du référé-provision fut une excellente réforme.

M. le garde des sceaux. J'en conviens volontiers, mais reconnaissez avec moi que ce n'était pas ainsi que l'on pouvait promouvoir les modifications que « chacun attend afin que les victimes les plus exposées cessent de subir les effets d'une jurisprudence explicable par les textes en vigueur, mais parfaitement inéquitable ».

De cette iniquité, pour reprendre vos termes, eh bien ! l'on s'était accommodé depuis fort longtemps. Je suis heureux de constater que vous, au moins, vous ne vous en êtes plus accommodé.

M. Jean Foyer. Je ne m'en suis jamais accommodé !

M. le garde des sceaux. Et je vous rejoins dans l'éloge que vous avez fait de notre commun collègue et ami, l'éminent professeur Tunc. Il est vrai que son système, dans sa complexité, ne me paraît pas vraiment recueillir, à l'heure actuelle, l'assentiment de tous.

M. Jean Foyer. A l'heure actuelle !

M. le garde des sceaux. Je considère cependant que le professeur Tunc a, dans ce domaine, joué un rôle éminent et que les accusations qui ont été proférées contre lui en bien des circonstances étaient parfaitement iniques. Je sais que vous me rejoignez aussi sur ce point.

J'ai dit : « à l'heure actuelle ». Je pourrais presque dire : à distance prévisible. C'est ainsi que vont les choses. Vous le concevez comme moi.

M. Jean Foyer. Ne soyez pas pessimiste !

M. le garde des sceaux. Voilà un propos que j'aurai l'occasion de vous rappeler, monsieur Foyer. (Sourires.)

Vous vous interrogez sur l'origine de ce projet. Je vais vous apaiser.

Vous nous dites que nous ne pouvions plus faire autrement depuis l'arrêt Desmares. Je vous répondrai que, bien avant cet arrêt, nous avions déjà pris position. Arrêt Desmares ou pas, nous aurions saisi le Parlement. Je l'avais fait savoir dès le mois de septembre 1981 et même dès ma première conférence de presse, en juillet 1981, alors qu'il n'y avait pas encore d'arrêt Desmares. Ce projet n'en est donc pas une conséquence.

M. Jean Foyer. Il vous a tout de même facilité les choses !

M. le garde des sceaux. L'arrêt Desmares est l'un des fruits de l'évolution heureuse de la jurisprudence ; nous l'avons tantôt dépassée, tantôt modifiée, comme il convenait.

Quant à la concertation entre les assurances et les barreaux, suggérée par M. Bonnet, de façon à mieux définir le rôle des avocats dans le cadre des transactions, je suis convaincu qu'il y a là, en effet, un domaine qu'il convient d'explorer. Cette exploration a déjà été entreprise à notre demande. Elle doit se poursuivre et, je l'espère, aboutir.

Enfin, s'agissant de la définition du caractère inexorable de la faute, nous aurons l'occasion d'y revenir lorsque nous aborderons la discussion des articles.

Mme le président. Aucune motion de renvoi en commission n'étant présentée, le passage à la discussion des articles du projet de loi dans le texte du Gouvernement est de droit.

Je rappelle qu'à partir de maintenant peuvent seuls être déposés les amendements répondant aux conditions prévues aux alinéas 4 et suivants de l'article 99 du règlement.

Article 1^{er}.

Mme le président. Je donne lecture de l'article 1^{er} :

CHAPITRE 1^{er}

INDEMNISATION DES VICTIMES D'ACCIDENTS DE LA CIRCULATION

« Art. 1^{er}. — Les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux victimes d'un accident de la circulation où est impliqué un véhicule terrestre à moteur, à l'exception des chemins de fer et des tramways en site propre. »

Mme Gaspard, rapporteur, a présenté un amendement, n° 1, ainsi rédigé :

« Dans l'article 1^{er}, après les mots : « véhicule terrestre à moteur », insérer les mots : « ainsi que ses remorques ou semi-remorques ».

La parole est à Mme le rapporteur.

Mme Françoise Gaspard, rapporteur. Cet amendement d'ordre rédactionnel reprend une précision figurant dans l'article L. 211-1 du code des assurances qui vise également les remorques et semi-remorques.

Mme le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le garde des sceaux. Favorable.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1. (L'amendement est adopté.)

Mme le président. Mme Gaspard, rapporteur, et M. Alain Richard ont présenté un amendement, n° 2, ainsi rédigé :

« A la fin de l'article 1^{er}, substituer aux mots : « chemins de fer », le mot : « trains ».

La parole est à Mme le rapporteur.

Mme Françoise Gaspard, rapporteur. Il s'agit, là aussi, d'un amendement rédactionnel. Nous avons préféré l'expression « trains » à l'expression « chemins de fer », mais il semble qu'il y ait quelque doute à la lecture du Littré.

Mme le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le garde des sceaux. L'éminent conseiller à la Cour de cassation, M. Bronner, chargé du contentieux de la S.N.C.F., a fait remarquer que le terme traditionnel, communément utilisé par les juristes, est bien celui de « chemins de fer ». C'est la raison pour laquelle le Gouvernement souhaiterait que la commission reconsidère sa position.

Mme le président. La parole est à Mme le rapporteur.

Mme Françoise Gaspard, rapporteur. Nous ne voyons pas très bien comment le « chemin de fer » pourrait provoquer un accident. C'est pourquoi nous avons préféré le mot « train ». Cela dit, nous sommes bien évidemment prêts à nous ranger à l'avis du Gouvernement.

M. Jean Foyer. Pourquoi ne pas écrire : « trains de chemin de fer » ? Cela donnerait satisfaction à tout le monde (Sourires).

Mme le président. Qu'en pensez-vous, madame le rapporteur ?

Mme Françoise Gaspard, rapporteur. J'estime que la commission pourrait accepter le retrait de l'amendement n° 2.

Mme le président. L'amendement n° 2 est retiré.

Mme Gaspard, rapporteur, a présenté un amendement, n° 3, ainsi rédigé :

« Compléter l'article 1^{er} par l'alinéa suivant :

« Elles s'appliquent également aux personnes transportées en vertu d'un contrat. »

La parole est à Mme le rapporteur.

Mme Françoise Gaspard, rapporteur. Cet amendement étend le bénéfice de la présente loi à toutes les victimes, y compris celles qui sont transportées en vertu d'un contrat.

Dans le silence de la loi sur ce point, le transporteur aurait eu, en effet, la possibilité, en cas d'accident, d'invoquer à l'encontre des passagers cocontractants la force majeure ou le fait du tiers, contrairement au principe posé à l'article 2 pour les autres victimes.

De plus, une différence de régime se serait posée en matière de prescription.

Il a paru souhaitable de traiter de la même manière l'ensemble des victimes et de leur appliquer, quel que soit le régime juridique du transport au cours duquel elles ont été accidentées, les règles nouvelles proposées par le projet et qui leur sont plus favorables.

Mme le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le garde des sceaux. Le Gouvernement est d'accord.

Mme le président. La parole est à M. Foyer.

M. Jean Foyer. Je suis d'accord sur l'amendement qui nous est proposé, mais je pense qu'il aurait été préférable d'en faire un article qui aurait trouvé sa place à la fin des dispositions relatives aux contrats de transports. Il ne faut pas mélanger la responsabilité contractuelle et la responsabilité délictuelle. Je suppose que le Sénat y remédiera.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 3. (L'amendement est adopté.)

Mme le président. Personne ne demande plus la parole ?... Je mets aux voix l'article 1^{er}, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 1^{er}, ainsi modifié, est adopté.)

Article 2.

Mme le président. Je donne lecture de l'article 2.

SECTION I**Dispositions relatives au droit à indemnisation.**

« Art. 2. — Les victimes ne peuvent se voir opposer la force majeure ou le fait d'un tiers. »

Mme Gaspard, rapporteur, a présenté un amendement, n° 4, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi l'article 2 :

« Les victimes, y compris les conducteurs, ne peuvent se voir opposer la force majeure ou le fait d'un tiers par le conducteur ou le gardien d'un véhicule mentionné à l'article 1^{er}. »

La parole est à Mme le rapporteur.

Mme Françoise Gaspard, rapporteur. Tel qu'il est rédigé, cet article pourrait conduire à interdire également au piéton, au cycliste ou à la personne transportée, auteur du dommage, souvent non assurée, d'invoquer la force majeure ou le fait d'un tiers pour dégager leur responsabilité. C'est ce que nous avons voulu éviter par cet amendement qui précise également que le champ d'application de l'article 2 comprendra les conducteurs victimes d'accident de la circulation.

Mme le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le garde des sceaux. Avis favorable !

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 4. (L'amendement est adopté.)

Mme le président. En conséquence, ce texte devient l'article 2.

Article 3.

Mme le président. « Art. 3. — Les victimes, à l'exclusion des conducteurs de véhicules terrestres à moteur, sont indemnisées de leurs dommages autres que matériels sans que puisse leur être opposée leur propre faute, à l'exception de leur faute inexcusable si elle a été la cause exclusive de l'accident.

« Les victimes désignées à l'alinéa précédent, lorsqu'elles sont âgées de moins de quinze ans ou de plus de soixante-dix ans, sont, dans tous les cas, indemnisées de leurs dommages autres que matériels. »

Mme Gaspard, rapporteur, a présenté un amendement, n° 5, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi l'article 3.

« Les victimes, hormis les conducteurs de véhicules terrestres à moteur, sont indemnisées des dommages autres que matériels qu'elles ont subis, sans que puisse leur être opposée leur propre faute, à l'exception de leur faute inexcusable si elle a été la cause exclusive de l'accident.

« Les victimes désignées à l'alinéa précédent, lorsqu'elles sont âgées de moins de seize ans ou de plus de soixante-dix ans, ou lorsque, quel que soit leur âge, elles sont titulaires d'une carte d'invalidité correspondant à un taux au moins égal à 80 p. 100 d'incapacité permanente, sont dans tous les cas, indemnisées des dommages autres que matériels qu'elles ont subis. »

Sur cet amendement, le Gouvernement a présenté un sous-amendement, n° 42, ainsi rédigé :

« Dans le deuxième alinéa de l'amendement n° 5, substituer aux mots : « d'une carte d'invalidité correspondant à un taux au moins égal à 80 p. 100 d'incapacité permanente », les mots : « au moment de l'accident d'un titre leur reconnaissant un taux d'incapacité permanente ou d'invalidité au moins égal à 80 p. 100. »

La parole est à Mme le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 5.

Mme François Gaspard, rapporteur. Cet amendement étend le bénéfice de l'indemnisation automatique aux mineurs de seize ans, au lieu de quinze ans, comme le prévoit le texte.

La référence à l'âge de quinze ans nous a semblé quelque peu curieuse, bien qu'on la retrouve dans les rapports des experts d'accidents. L'âge de seize ans, en revanche, correspond à l'âge de l'émancipation, à la fin de l'obligation scolaire, à l'entrée dans le monde du travail avec toutes les conséquences que cela suppose en matière sociale.

Mme le président. La parole est à M. le garde des sceaux, pour soutenir le sous-amendement n° 42 et donner l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 5.

M. le garde des sceaux. Si nous avons fixé l'âge de quinze ans, c'est en effet en considération de pratiques habituelles dans ce domaine. Nous avons également envisagé de retenir l'âge de seize ans, et même de quatorze ans, puisqu'à cet âge on conduit déjà des vélomoteurs.

Sur ce point, je m'en remets à la sagesse de l'Assemblée.

En ce qui concerne l'extension aux personnes handicapées, la commission a tout à fait raison. Toutefois la formulation retenue risque d'exclure du bénéfice de la mesure un certain nombre de personnes handicapées à 80 p. 100 mais qui ne sont pas titulaires d'une carte. C'est la raison pour laquelle le Gouvernement vous propose de retenir la précision apportée par le sous-amendement n° 42.

M. Jean Foyer. Le « titre » peut-il être un jugement ?

M. le garde des sceaux. Bien sûr !

Mme le président. La parole est à M. Alain Bonnet.

M. Alain Bonnet. Pourquoi utilise-t-on, dans l'article 3, la formule ambiguë de : « dommages autres que matériels », et non pas la formule juridiquement plus précise de : « dommages corporels » ?

Si l'on s'en réfère, en effet, à la rédaction de l'article 7, il est clair que ce texte n'a trait qu'à la réparation des dommages résultant d'une atteinte à l'intégrité corporelle. Pourquoi tient-on tellement à introduire dans la loi cette notion de « dommages autres que matériels » ? N'oublions pas que la notion juridique de « dommages corporels » recouvre non seulement le préjudice physiologique, le préjudice économique, mais également les préjudices extra-patrimoniaux tels que le préjudice moral ou le *preiium doloris*.

Il ne me paraît pas heureux, dans un texte de simplification, d'abandonner une formulation dont le contenu est connu pour une formulation nouvelle qui risque de conduire à des interprétations jurisprudentielles. (M. Foyer fait un geste de dénégation.)

Mme le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 42. (Le sous-amendement est adopté.)

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 5, modifié par le sous-amendement n° 42 adopté.

(L'amendement ainsi modifié est adopté.)

Mme le président. En conséquence, ce texte devient l'article 3.

Article 4.

Mme le président. « Art. 4. — En cas d'accidents corporels subis par les conducteurs de véhicules, les indemnisations peuvent être limitées ou exclues en considération de leurs propres fautes. »

Mme Gaspard, rapporteur, a présenté un amendement, n° 6, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi l'article 4 :

« En cas de dommages autres que matériels subis par le conducteur du véhicule, l'indemnisation est limitée ou exclue en considération de la faute commise par celui-ci.

« L'exclusion ou la limitation de la réparation visée à l'alinéa précédent est opposable aux ayants droit du conducteur. »

Sur cet amendement, le Gouvernement a présenté un sous-amendement, n° 43, ainsi rédigé :

« Supprimer le deuxième alinéa de l'amendement n° 6. »

La parole est à Mme le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 6.

Mme Françoise Gaspard, rapporteur. Cet amendement, qui propose une nouvelle rédaction de l'article 4, procède à plusieurs modifications d'ordre rédactionnel tendant notamment à remplacer la notion de « dommages corporels » par celle, juridiquement plus précise, de « dommages autres que matériels ». Il précise, en outre, que l'exclusion ou la limitation de la réparation en considération de la faute du conducteur est opposable aux ayants droit de ce dernier.

Mme le président. La parole est à M. le garde des sceaux, pour soutenir le sous-amendement n° 43 et pour donner l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 6.

M. le garde des sceaux. Sur le principe même de l'opposabilité, le Gouvernement est d'accord. Toutefois, placée en second alinéa de l'article 4, cette disposition risque de ne pas être applicable aux ayants droit des personnes autres que le conducteur. Le Gouvernement proposa donc de placer l'énoncé du principe d'opposabilité dans un article distinct.

Mme le président. Quel est l'avis de la commission sur ce sous-amendement ?

Mme Françoise Gaspard, rapporteur. La commission est favorable à ce sous-amendement.

Mme le président. La parole est à M. Jans.

M. Parfait Jans. Monsieur le garde des sceaux, en ce qui concerne les conducteurs de véhicule, l'article 4 constitue-t-il une aggravation par rapport à la situation actuelle ou le maintien du *statu quo* — auquel cas il serait inutile —, les conducteurs de véhicule ne bénéficiant pas de l'avantage consenti aux piétons, aux cyclistes et aux personnes transportées ?

S'il s'agissait d'une aggravation, nous ne pourrions pas vous suivre.

Mme le président. La parole est à M. le garde des sceaux.

M. le garde des sceaux. Par rapport à l'arrêt Desmares, il s'agit d'une aggravation ; cet article ne suit pas la généralité des solutions de l'arrêt Desmares. J'ai déjà expliqué les raisons de la distinction entre les conducteurs et les non-conducteurs. J'ajoute que nous n'aurions pas pu généraliser la dispense de partage de responsabilité aux conducteurs, à moins de provoquer un accroissement extrêmement important du coût des primes d'assurance, ce que nous ne pouvions pas envisager.

De surcroît, la situation au regard de la force cinétique n'est pas la même. Il ne faut pas comparer la situation du piéton et du cycliste à celle du conducteur, maître du véhicule.

M. Parfait Jans. Mais qu'en est-il par rapport à l'arrêt Desmares ?

M. le garde des sceaux. Nous nous trouvons dans une situation identique à celle qui existait avant l'arrêt Desmares. Il n'est pas question d'aggraver les choses.

Mme le président. La parole est à M. Foyer.

M. Jean Foyer. Il y a quelque chose qui me chiffonne un peu dans la rédaction de l'amendement n° 6.

A l'article 5, il est dit que « l'indemnisation des dommages matériels peut, dans tous les cas, être limitée ou exclue en considération de la faute de la victime ». Cela vaut pour tous les dommages matériels, qu'ils soient subis par le conducteur ou par quelqu'un d'autre.

Si l'on supprimait les mots : « autres que matériels » dans l'amendement de la commission, il me semble que la rédaction serait plus élégante.

Mme le président. Je voudrais y voir clair. Proposez-vous un sous-amendement, monsieur Foyer ?

M. Jean Foyer. Je propose la rédaction suivante : « En cas de dommages subis par le conducteur du véhicule, l'indemnisation est limitée ou exclue en considération de la faute commise par celui-ci ».

Mme le président. Qu'en pense le Gouvernement ?

M. le garde des sceaux. Le Gouvernement serait d'accord.

Mme le président. Je mets d'abord aux voix le sous-amendement n° 43.

(Le sous-amendement est adopté.)

Mme le président. Sur l'amendement n° 6, M. Foyer présente donc un sous-amendement, n° 51, ainsi rédigé :

« Dans le premier alinéa de l'amendement n° 6, supprimer les mots : « autres que matériels ».

Quel est l'avis de la commission ?

Mme Françoise Gaspard, rapporteur. A titre personnel, je suis favorable à ce sous-amendement.

Mme le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le garde des sceaux. Je désapprouve cette méthode de travail : ces modifications auraient dû être apportées antérieurement.

L'amendement n° 6 serait donc ainsi rédigé : « En cas de dommages subis par le conducteur du véhicule, l'indemnisation de celui-ci »...

M. Jean Foyer. Il faudrait alors écrire : « de ceux-ci » ! Il s'agit de l'indemnisation des dommages.

M. le garde des sceaux. Nous verrons cela dans la suite de nos travaux.

Mme le président. Nous nous en tenons donc au sous-amendement n° 51 de M. Foyer.

M. le garde des sceaux. Oui, madame le président.

Mme le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 51. (Le sous-amendement est adopté.)

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 6, modifié par les sous-amendements adoptés.

(L'amendement, ainsi modifié, est adopté.)

Mme le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 4, modifié par l'amendement n° 6. (L'article 4, ainsi modifié, est adopté.)

Article 5.

Mme le président. « Art. 5. — L'indemnisation des dommages matériels peut, dans tous les cas, être limitée ou exclue en considération de la faute de la victime.

« Pour l'indemnisation du dommage causé à un véhicule terrestre à moteur, le débiteur d'indemnité peut opposer la faute du conducteur au propriétaire du véhicule. »

La parole est à M. Brunet, inscrit sur l'article.

M. André Brunet. Monsieur le garde des sceaux, je vous remercie d'avoir bien voulu inscrire ce projet de loi à l'ordre du jour ; il va adapter la législation aux contingences du monde moderne.

J'ai suivi avec beaucoup d'intérêt votre exposé, que vous avez illustré d'exemples vécus. Imaginons un contrôleur qui, pour éviter un piéton, blesse un autre piéton ou endommage un autre véhicule. Qui sera responsable ?

J'évoquerais un accident qui m'est arrivé il y a une vingtaine d'années. La route est plongée dans le brouillard, recouverte de neige et de verglas. Je conduis un camion. Un car s'est renversé dans le fossé. Les passagers sont sortis par les fenêtres et sont sur la route. J'arrive. Les gens lèvent les bras au ciel. Pour ne pas les écraser, je vise le talus et j'ai pour un million de francs de dégâts sur mon camion.

J'ai attaqué le chauffeur et l'entreprise à laquelle appartenait le car. On m'a débouté en instance et en appel parce que je n'avais écrasé personne. Les gendarmes m'ont dit : « Il aurait mieux valu écraser quelqu'un (Sourires.) » Comme je n'ai pas réfléchi, je n'ai écrasé personne.

J'aimerais que cet exemple puisse servir, monsieur le garde des sceaux, car l'article 5 prévoit que l'indemnisation des dégâts matériels est limitée ou exclue.

Mme le président. Mme Gaspard, rapporteur, a présenté un amendement, n° 7, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le premier alinéa de l'article 5 :

« L'indemnisation des dommages matériels est limitée ou exclue en considération de la faute de la victime. »

La parole est à Mme le rapporteur.

Mme Françoise Gaspard, rapporteur. Cet amendement se justifie par son texte même.

Mme le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le garde des sceaux. Favorable.

Je tiens par ailleurs à répondre à M. Brunet. Si, pour éviter un piéton, un conducteur renverse un autre piéton, ce dernier sera indemnisé par l'assureur du véhicule mais, s'il y a eu faute du piéton qui est à l'origine de la manœuvre du conducteur, une action subrogatoire sera possible à l'encontre de ce piéton.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 7.

(L'amendement est adopté.)

Mme le président. Mme Gaspard, rapporteur, a présenté un amendement, n° 8, ainsi rédigé :

« Compléter le deuxième alinéa de l'article 5 par les mots : « , sans préjudice du recours de ce dernier contre le conducteur. »

La parole est à Mme le rapporteur.

Mme Françoise Gaspard, rapporteur. Cet amendement tend à réserver le recours du propriétaire du véhicule contre le conducteur fautif afin d'éviter que le propriétaire du véhicule ne se voie opposer par le conducteur la propre faute de ce dernier.

Mme le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le garde des sceaux. D'accord.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 8.
(L'amendement est adopté.)

Mme le président. Personne ne demande plus la parole?...
Je mets aux voix l'article 5, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 5, ainsi modifié, est adopté.)

Après l'article 5.

Mme le président. Le Gouvernement a présenté un amendement, n° 44, ainsi rédigé :

« Après l'article 5, insérer l'article suivant :

« Les exclusions et limitations de l'indemnisation prévues aux articles 3, 4 et 5 sont opposables aux ayants droit de la victime ».

La parole est à M. le garde des sceaux.

M. le garde des sceaux. Afin d'éviter des différences de traitement entre ayants droit, il a paru nécessaire de faire un article commun à l'ensemble des cas d'indemnisation. Le présent amendement tend à donner à cette disposition un caractère général.

Mme le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Françoise Gaspard, rapporteur. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 44.
(L'amendement est adopté.)

Article 6.

Mme le président. Je donne lecture de l'article 6 :

SECTION II

Dispositions relatives à l'assurance et au fonds de garantie.

« Art. 6. — Le deuxième alinéa de l'article L. 211-1 du code des assurances est remplacé par les dispositions suivantes :

« Les contrats d'assurance couvrant la responsabilité mentionnée au premier alinéa du présent article doivent également couvrir la responsabilité civile de toute personne ayant la garde ou la conduite, même non autorisée, du véhicule, à l'exception des professionnels de la réparation, de la vente et du contrôle de l'automobile, ainsi que la responsabilité civile des passagers du véhicule objet de l'assurance.

« L'assureur est subrogé dans les droits que possède le créancier de l'indemnité contre la personne responsable de l'accident lorsque la garde ou la conduite du véhicule a été obtenue sans l'autorisation du propriétaire.

« Ces contrats doivent être souscrits auprès d'une entreprise d'assurance agréée pour pratiquer les opérations d'assurance contre les accidents résultant de l'emploi de véhicules automobiles. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 6.

(L'article 6 est adopté.)

Article 7.

Mme le président. « Art. 7. — L'article L. 420-1 du code des assurances est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. L. 420-1. — Il est institué un fonds de garantie chargé dans le cas où le responsable des dommages demeure inconnu ou n'est pas assuré, ou lorsque l'assureur est totalement ou partiellement insolvable, de payer les indemnités allouées aux victimes d'accidents corporels résultant de la circulation sur le sol ou à leurs ayants droit, lorsque ces accidents ouvrent droit à réparation. Le fonds de garantie peut également prendre en charge, dans les conditions et limites fixées par décret en Conseil d'Etat, les dommages matériels, lorsque l'auteur identifié de ces dommages n'est pas assuré.

« Les indemnités doivent résulter soit d'une décision judiciaire exécutoire, soit d'une transaction ayant reçu l'assentiment du fonds de garantie. »

Je suis saisie de deux amendements, n° 9 et 45, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 9, présenté par Mme Gaspard, rapporteur, est ainsi rédigé :

« Avant le premier alinéa du texte proposé pour l'article L. 420-1 du code des assurances, insérer l'alinéa suivant :

« Il est institué un fonds de garantie chargé d'indemniser la victime d'un accident de la circulation où est impliqué un véhicule terrestre à moteur, lorsque le responsable des dommages demeure inconnu ou n'est pas assuré, ou lorsque l'assureur est totalement ou partiellement insolvable. »

L'amendement n° 45, présenté par le Gouvernement, est ainsi rédigé :

« Substituer au premier alinéa du texte proposé pour l'article L. 420-1 du code des assurances, les dispositions suivantes :

« Il est institué un fonds de garantie chargé d'indemniser les victimes d'un accident où est impliqué un véhicule terrestre à moteur en circulation lorsque le responsable des dommages demeure inconnu ou n'est pas assuré, ou lorsque l'assureur est totalement ou partiellement insolvable. Le fonds de garantie paie les indemnités de toute nature qui ne sont prises en charge à aucun titre, allouées aux victimes d'accidents corporels ou à leurs ayants droit, lorsque ces accidents ouvrent droit à réparation. Il peut également prendre en charge, dans les conditions et limites fixées par décret en Conseil d'Etat, les dommages matériels lorsque l'auteur identifié de ces dommages n'est pas assuré.

« Le fonds de garantie paie les indemnités qui ne sont prises en charge à aucun autre titre, allouées aux victimes d'accidents corporels ou à leurs ayants droit, lorsque ces accidents ouvrent droit à réparation et lorsqu'ils ont été causés par des personnes circulant sur le sol dans des lieux ouverts à la circulation publique. »

La parole est à Mme le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 9.

Mme Françoise Gaspard, rapporteur. Par les amendements n° 9 et 10, la commission a adopté une nouvelle rédaction de la première phrase du premier alinéa du texte proposé pour l'article L. 420-1 du code des assurances, précisant les conditions d'intervention du fonds de garantie.

Tout en rappelant le caractère subsidiaire de l'intervention du fonds — qui ne paye les indemnités qu'à la condition qu'elles ne soient pas prises en charge à un autre titre — ces amendements visent à clarifier la notion de « circulation sur le sol », qui nous a quelque peu surpris, retenue par la loi du 7 juin 1977 pour l'article L. 420-1 du code des assurances.

En effet, un nombre croissant de demandes ont été présentées au fonds en vue de faire indemniser des accidents autres que ceux causés par des véhicules terrestres à moteur, survenant dans des lieux privés comme les escaliers ou les couloirs d'immeubles, y compris des accidents de la vie domestique. De même, la rédaction actuelle n'a prévu aucune relation de causalité entre la survenance de l'accident et l'état de circulation du responsable : aussi le fonds de garantie a-t-il été sollicité en faveur de victimes circulant sur la voie publique, mais victimes de morsures d'animaux ou de jets de pierres, par exemple.

Les amendements proposés tendent à faire intervenir le fonds de garantie pour l'indemnisation des victimes d'accidents causés par des automobiles, quel que soit le lieu de l'accident. En revanche, les accidents qui ne sont pas causés par des automobiles ne seront indemnisés que s'ils ont été causés par des personnes circulant sur le sol dans des lieux ouverts à la circulation publique.

Mme le président. La parole est à M. le garde des sceaux, pour donner son avis sur l'amendement n° 9 et soutenir l'amendement n° 45.

M. le garde des sceaux. L'article en question a pour objet de préciser les conditions d'intervention du fonds de garantie.

Les amendements n° 9 et 10 apportent une clarification tout à fait utile au texte.

Cependant, afin de permettre une lecture plus aisée de la loi, le Gouvernement, par son amendement n° 45, reprend les dispositions des amendements n° 9 et 10 mais prévoit deux alinéas en distinguant les dispositions qui sont relatives aux accidents et celles qui concernent les autres cas d'intervention du fonds. La rédaction proposée par le Gouvernement me semble meilleure.

Je précise par ailleurs que le fonds de garantie intervient que l'accident causé par un véhicule en circulation soit survenu dans un lieu public ou dans un lieu privé.

Mme le président. Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 45 ?

Mme Françoise Gaspard, rapporteur. La commission l'a repoussé car, à notre avis, il laisse subsister une ambiguïté.

Nous tenons à ce que le texte vise explicitement les véhicules à moteur, y compris lorsqu'ils sont à l'arrêt dans des lieux privés, qu'il s'agisse de parkings, de jardins ou de garages, afin que les accidents survenus dans ces lieux puissent être couverts par le fonds de garantie. La rédaction du Gouvernement exclut son intervention dans ces cas-là.

Mme le président. La parole est à M. le garde des sceaux.

M. le garde des sceaux. L'amendement n° 45 prévoit l'intervention du fonds de garantie lorsque l'accident est dû à un véhicule « en circulation », ce qui englobe, en raison de la portée qui a été donnée à ces termes suite à l'obligation d'assurance, le véhicule en mouvement, quel que soit le lieu où il se meut, et le véhicule à l'arrêt dans un lieu ouvert à la circulation publique. En cas d'accident provoqué par un véhicule en mouvement dans un lieu privé comme un garage privé, le fonds de garantie intervient.

Mme le président. La parole est à Mme le rapporteur.

Mme Françoise Gaspard, rapporteur. Ce texte vise à simplifier les procédures. Nous estimons que l'intervention du fonds de garantie dans des cas relativement rares ne devrait pas poser de difficultés, par exemple si un enfant bute contre une voiture à l'arrêt dans un parking.

Mme le président. La parole est à M. le garde des sceaux.

M. le garde des sceaux. N'oublions pas qu'il s'agit d'un fonds de garantie, qui doit prendre en charge les dommages dont les auteurs sont demeurés inconnus. Il ne faut pas élargir son champ d'intervention à un si grand nombre de cas. Les cas déjà couverts sont amplement suffisants. En accroître le nombre augmenterait, au demeurant, les charges du fonds.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 9.
(L'amendement est adopté.)

Mme le président. En conséquence, l'amendement n° 45 tombe. Mme Gaspard, rapporteur, a présenté un amendement, n° 10, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le début du premier alinéa du texte proposé pour l'article L. 420-1 du code des assurances :

« Le fonds de garantie paie les indemnités de toute nature qui ne sont prises en charge à aucun autre titre, allouées aux victimes d'accidents corporels, ou à leurs ayants droit, lorsqu'ils ont droit à réparation. Il paie suivant les mêmes principes les indemnités allouées aux victimes d'accidents corporels ou à leurs ayants droit des accidents ouvrant droit à réparation qui ont été causés par des personnes circulant sur le sol dans des lieux ouverts à la circulation publique. Le fonds de garantie peut également prendre en charge... (le reste sans changement). »

Cet amendement a déjà été soutenu et le Gouvernement a donné son avis.

Je le mets aux voix.
(L'amendement est adopté.)

Mme le président. Personne ne demande plus la parole?... Je mets aux voix l'article 7, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 7, ainsi modifié, est adopté.)

Article 8.

Mme le président. « Art. 8. — Il est ajouté à l'article L. 420-3 du code des assurances un second alinéa ainsi rédigé :

« Lorsque le fonds de garantie transige avec la victime, l'auteur des dommages peut contester devant le juge le montant des sommes que le fonds de garantie doit recouvrer du fait de cette transaction. Cette contestation ne peut avoir pour effet de remettre en cause le montant des indemnités allouées à la victime ou à ses ayants droit. »

Mme Gaspard, rapporteur, a présenté un amendement, n° 11, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi la première phrase du deuxième alinéa de l'article 8 :

« Lorsque le fonds de garantie transige avec la victime, cette transaction est opposable à l'auteur des dommages, sauf le droit pour celui-ci de contester devant le juge le montant des sommes qui lui sont réclamées du fait de cette transaction. »

La parole est à Mme le rapporteur.

Mme Françoise Gaspard, rapporteur. Cet amendement se justifie par son texte même.

Mme le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le garde des sceaux. D'accord.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 11.
(L'amendement est adopté.)

Mme le président. Personne ne demande plus la parole?... Je mets aux voix l'article 8, modifié par l'amendement n° 11.
(L'article 8, ainsi modifié, est adopté.)

Article 9.

Mme le président. « Art. 9. — Il est inséré à la section V du chapitre unique du titre II du livre IV du code des assurances, intitulée : « Régime financier du fonds de garantie », un article L. 420-8-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 420-8-1. — Les délais prévus à l'article 3 de la loi n° 75-619 du 11 juillet 1975 ne courent à l'encontre du fonds de garantie qu'à compter du jour où celui-ci a reçu les éléments justifiant son intervention. »

Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix l'article 9.
(L'article 9 est adopté.)

Article 10.

Mme le président. Je donne lecture de l'article 10 :

SECTION III

De l'offre d'indemnité.

« Art. 10. — L'assureur qui garantit la responsabilité civile du fait d'un véhicule est tenu de présenter une offre d'indemnité à la victime dans un délai maximum de huit mois à compter de l'accident. Cette offre comprend tous les éléments indemnifiables du préjudice. Elle a un caractère provisionnel lorsque l'état de la victime n'est pas consolidé ; l'offre définitive d'indemnité doit alors être faite dans les quatre mois de la consolidation.

« En cas de pluralité de véhicules et s'il y a plusieurs assureurs, l'offre est faite par l'assureur qui est mandaté par les autres. »

Mme Gaspard, rapporteur, a présenté un amendement, n° 12, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le début du premier alinéa de l'article 10 :

« Hormis le cas où l'accident n'a occasionné que des dommages matériels, l'assureur qui... (le reste sans changement). »

La parole est à Mme le rapporteur.

Mme Françoise Gaspard, rapporteur. Cet amendement tend à exclure du champ des dispositions de l'article 10 les accidents n'ayant occasionné que des dommages matériels qui continueront d'être indemnisés selon les procédures actuelles, lesquelles ont paru satisfaisantes.

Mme le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le garde des sceaux. Favorable.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 12.
(L'amendement est adopté.)

Mme le président. Personne ne demande plus la parole?... Je mets aux voix l'article 10, modifié par l'amendement n° 12.
(L'article 10, ainsi modifié, est adopté.)

Article 11.

Mme le président. « Art. 11. — A l'occasion de sa première correspondance avec la victime, l'assureur est tenu, à peine de nullité relative de la transaction qui pourrait intervenir, d'informer la victime qu'elle peut obtenir de sa part, sur simple demande, la copie du procès-verbal d'enquête de police ou de gendarmerie qu'il détient et qu'elle peut se faire assister d'un avocat et, en cas d'expertise, d'un médecin de son choix.

« Sous la même sanction, cette correspondance porte à la connaissance de la victime les dispositions du deuxième alinéa de l'article 13. »

Mme Gaspard, rapporteur, a présenté un amendement, n° 13, ainsi rédigé :

« Dans le premier alinéa de l'article 11, supprimer les mots : « qu'il détient ».

La parole est à Mme le rapporteur.

Mme Françoise Gaspard, rapporteur. Cet amendement a pour objet de permettre à l'assureur de prendre contact avec la victime avant d'avoir reçu le procès-verbal de police ou de gendarmerie. En effet, en dépit des améliorations apportées à la procédure de transmission des procès-verbaux, ceux-ci n'arrivent encore que très lentement entre les mains des assureurs ; il ne faudrait pas que le fait que l'assureur de détienne pas le procès-verbal bloque la procédure.

Mme le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le garde des sceaux. Favorable.

Mme le président. La parole est à M. Alain Bonnet.

M. Alain Bonnet. Je préfère le texte élaboré par la chancellerie. En effet, les assureurs ne peuvent tenir à la disposition des victimes que ce qu'ils détiennent eux-mêmes. Ils ne peuvent donc produire le procès-verbal de police ou de gendarmerie que lorsqu'il leur est parvenu.

On sait que le délai de transmission des procès-verbaux est très long, et la récente mise en service du système Trans-P. V., évoquée par le rapporteur, n'a pas résolu le problème, tant s'en faut. Or le texte qui nous est soumis prévoit des délais d'offre de transaction, délais assortis de sanctions courant à partir du jour de l'accident.

Je répète que je préfère la rédaction de la chancellerie, mais il ne faut pas être plus royaliste que le roi !

Mme le président. La parole est à Mme le rapporteur.

Mme Françoise Gaspard, rapporteur. Supprimer les mots : « qu'il détient » signifie simplement que l'assureur fera savoir qu'il pourra faire parvenir à la victime le procès-verbal lorsqu'il l'aura, ce qui va tout à fait dans le sens souhaité par M. Alain Bonnet.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 13.

(L'amendement est adopté.)

Mme le président. Mme Gaspard, rapporteur, a présenté un amendement, n° 14, ainsi rédigé :

« A la fin du premier alinéa de l'article 11, substituer au mot : « expertise », les mots : « examen médical ».

La parole est à Mme le rapporteur.

Mme Françoise Gaspard, rapporteur. Amendement rédactionnel ! il s'agit d'examen médicaux et non d'expertises.

Mme le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le garde des sceaux. D'accord.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 14.

(L'amendement est adopté.)

Mme le président. Le Gouvernement a présenté un amendement, n° 47, ainsi rédigé :

« Dans le deuxième alinéa de l'article 11, supprimer les mots : « du deuxième alinéa ».

La parole est à M. le garde des sceaux.

M. le garde des sceaux. Amendement de coordination avec l'amendement n° 16 de la commission, qui supprime le second alinéa de l'article 13.

Mme le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Françoise Gaspard, rapporteur. Favorable.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 47.

(L'amendement est adopté.)

Mme le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 11, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 11, ainsi modifié, est adopté.)

Article 12.

Mme le président. « Art. 12. — Les personnes pouvant prétendre au remboursement de débours liés à l'accident, et ci-après dénommés tiers payeurs, produisent leurs créances auprès de l'assureur dans un délai de quatre mois à compter de la demande qui leur est faite par celui-ci. Faute de respecter ce délai, les tiers payeurs sont déchus de leurs droits à l'encontre de l'assureur.

« Dans le cas où l'état de la victime ne serait pas consolidé, le tiers payeur précise dans sa réponse que le montant de sa créance présente un caractère provisionnel. »

Mme Gaspard, rapporteur, a présenté un amendement, n° 15, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi l'article 12 :

« Dès lors que l'assureur n'a pu, sans qu'il y ait faute de sa part, savoir que l'accident avait imposé des débours à des tiers, ci-après dénommés tiers payeurs, ceux-ci perdent tout droit à remboursement contre lui et contre l'auteur du dommage. Toutefois, l'assureur ne peut invoquer une telle ignorance à l'égard des organismes versant des prestations de sécurité sociale.

« Dans tous les cas, le défaut de production des créances des tiers payeurs dans un délai de quatre mois à compter de la demande émanant de l'assureur, entraîne déchéance de leurs droits à l'encontre de l'assureur et de l'auteur du dommage.

« Dans le cas où l'état de la victime n'est pas consolidé, les créances produites par les tiers payeurs ont un caractère provisionnel. »

La parole est à Mme le rapporteur.

Mme Françoise Gaspard, rapporteur. Amendement rédactionnel.

Mme le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le garde des sceaux. D'accord.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 15. (L'amendement est adopté.)

Mme le président. En conséquence, ce texte devient l'article 12.

Article 13.

Mme le président. « Art. 13. — Les tiers payeurs autres que les organismes versant des prestations de sécurité sociale qui n'ont pas fait valoir leurs droits à remboursement sans qu'il y ait faute de l'assureur perdent tout droit à agir contre ce dernier.

« S'ils n'ont pu faire valoir leurs droits par la faute de la victime, ils peuvent agir en remboursement contre celle-ci. »

Mme Gaspard, rapporteur, a présenté un amendement, n° 16, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi l'article 13 :

« Lorsqu'ils n'ont pu faire valoir leurs droits contre l'assureur par la faute de la victime, les tiers payeurs peuvent se retourner contre celle-ci à concurrence de l'indemnité qu'elle a perçue et dans les limites prévues au deuxième alinéa de l'article 25. »

La parole est à Mme le rapporteur.

Mme Françoise Gaspard, rapporteur. Cet amendement tend à préciser que les tiers payeurs qui n'ont pu faire valoir leurs droits par la faute de la victime pourront se retourner contre cette dernière à concurrence de l'indemnité qu'elle a reçue et dans les limites de la part d'indemnité réparant l'atteinte à son intégrité physique, à l'exclusion, bien évidemment, de la part d'indemnité de caractère personnel correspondant aux souffrances physiques ou morales et au préjudice esthétique et d'agrément.

Mme le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le garde des sceaux. Favorable.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 16.

(L'amendement est adopté.)

Mme le président. En conséquence, ce texte devient l'arti-

Article 14.

Mme le président. « Art. 14. — Lorsque l'offre n'a pas été faite dans le délai imparti par l'article 10, la somme proposée par l'assureur ou allouée par le juge à la victime produit de plein droit intérêt au double du taux légal à compter de l'expiration du délai et jusqu'au jour de l'offre ou du jugement. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 14.

(L'article 14 est adopté.)

M. Alain Bonnet. Je voulais intervenir sur cet article, madame le président !

Mme le président. Vous ne me l'avez pas fait savoir.

M. Alain Bonnet. Tout va si vite ! N'importe, j'interviendrai sur l'article 16.

Article 15.

Mme le président. « Art. 15. — Si le juge qui fixe l'indemnité estime que l'offre proposée par l'assureur était manifestement insuffisante, il condamne d'office l'assureur à verser au fonds de garantie prévu par l'article L. 420-1 du code des assurances une somme égale au produit de la différence entre l'indemnité allouée et l'indemnité offerte par le double du taux de l'intérêt légal. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 15.

(L'article 15 est adopté.)

Article 16.

Mme le président. « Art. 16. — Le juge peut réduire les pénalités mentionnées aux articles 14 et 15 en raison de circonstances non imputables à la volonté de l'assureur. »

La parole est à M. Alain Bonnet, inscrit sur l'article.

M. Alain Bonnet. Ce projet comporte une innovation qui, personnellement, me choque. Je veux parler du doublement, en cas de retard, du taux légal, pour les intérêts des sommes allouées à la victime par l'assureur.

Que le retard soit sanctionné, j'en suis d'accord. Que le taux légal soit trop faible, dans la mesure où il est inférieur au taux bancaire, j'en conviens.

Mais que cette innovation ne s'applique qu'aux compagnies d'assurances, et il s'agit là aussi bien des mutuelles, comme la mutualité agricole, que des sociétés traditionnelles, là je ne suis plus du tout d'accord.

Les assureurs ont, certes, des torts mais ils ne sont pas les seuls débiteurs à en avoir à l'égard des créanciers. Pourquoi, dès lors, leur imposer un régime de pénalités spécifique ? On ne sait d'ailleurs pas ce qu'est le régime juridique de ces intérêts majorés.

Oui, pourquoi ce traitement d'exception à l'égard des seuls assureurs ? D'autant que nous retrouverons le même doublement du taux d'intérêt légal, toujours au détriment des assureurs, dans un texte que nous examinerons ces jours prochains !

Ne serait-il pas plus équitable et plus normal de modifier dans ce sens le code civil ?

Ce serait d'autant plus facile que l'article 29 du présent projet modifie le code civil pour confirmer précisément que l'indemnisation porte intérêt au taux légal lorsque cette indemnisation résulte d'une condamnation.

Monsieur le garde des sceaux, ne pensez-vous pas qu'il serait plus simple de modifier le code civil en y écrivant que toute créance payée avec un retard dont la faute incombe au débiteur porte intérêt au double du taux légal ?

Mme le président. Mme Gaspard, rapporteur, et M. Alain Richard ont présenté un amendement, n° 17, ainsi rédigé :

« Dans l'article 16, substituer aux mots : « pénalités mentionnées », les mots : « intérêts mentionnés ». »

La parole est à Mme le rapporteur.

Mme Françoise Gaspard, rapporteur. Je ne sais si cet amendement fera plaisir à mon collègue Alain Bonnet. En tout cas je l'espère.

La modification proposée est rédactionnelle, mais elle n'est pas neutre, puisqu'elle tend à substituer aux mots : « pénalités mentionnées », les mots : « intérêts mentionnés ».

Nous évitons de faire état d'une « pénalité ».

Mme le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le garde des sceaux. Le Gouvernement s'en remet à l'Assemblée.

J'ajoute, à l'intention de M. Bonnet, que l'article 30 contient une disposition générale qui comblera ses vœux.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 17.

M. Parfait Jans. Le groupe communiste vote contre.

(L'amendement est adopté.)

Mme le président. Mme Gaspard, rapporteur, a présenté un amendement, n° 18, ainsi rédigé :

« A la fin de l'article 16, substituer aux mots : « non imputables à la volonté de l'assureur », les mots : « imputables à la victime ». »

La parole est à Mme le rapporteur.

Mme Françoise Gaspard, rapporteur. Cet amendement tend à limiter le pouvoir modérateur du juge au seul cas de circonstances imputables à la victime.

Mme le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le garde des sceaux. Le Gouvernement ne donne pas un avis favorable.

Dans le cadre de ce projet, nous avons évoqué les cas où le retard n'était pas imputable à la volonté de l'assureur. Vous passez, madame le rapporteur, au seul cas où il serait imputable à la victime. Or, il y a d'autres éventualités, des causes absolument extérieures à l'assureur, la grève des postes, par exemple. Il serait inéquitable, dans ce cas-là, de pénaliser l'assureur.

C'est pourquoi nous préférons que soit conservé le texte du projet avec l'expression « non imputables à la volonté de l'assureur ». Il ne faut pas se restreindre au seul cas où le retard serait imputable à la victime.

Mme le président. La parole est à M. Jans.

M. Parfait Jans. J'insiste pour que l'Assemblée adopte l'amendement de la commission.

Monsieur le garde des sceaux, vous nous proposez un projet très intéressant, dans la mesure où il tend justement à éviter que la victime ne soit considérée comme responsable des fautes de la société. D'une façon générale, désormais, les dommages à payer à la victime seront payés par la collectivité des assurés. Or, voici que, s'agissant du retard, un cas vraiment bénin, vous voulez en faire supporter les conséquences par la victime.

A mon sens, l'amendement de la commission est justifié : il vise simplement le cas où le retard est imputable à la victime. Si des retards ne sont pas imputables à la victime, laissons la compagnie d'assurances en supporter les frais. Cela me semble parfaitement juste.

Mme le président. La parole est à M. le garde des sceaux.

M. le garde des sceaux. Monsieur le député, il me semble y avoir une confusion.

Il s'agit ici du mécanisme de la transaction, non plus du mécanisme de la garantie. Nous ne parlons plus de transférer à la victime la charge de ceci ou de cela. La question est d'être sûr que la compagnie d'assurances produira avec les diligences nécessaires les offres d'indemnité qu'elle est tenue de faire à la victime.

Il se peut qu'il y ait du retard et même que ce dernier soit imputable à la victime, mais le retard peut être étranger au comportement de l'assureur et dû à d'autres raisons que celles qui peuvent venir de la victime.

Nous prenons des mesures destinées à faire prendre conscience aux compagnies d'assurances de leurs responsabilités. Elles n'ont pas commis de faute. Il n'y a donc pas de raison que l'intérêt, qui est une pénalité, joue contre elles. Ce n'est pas du tout le même cas quand il s'agit de verser l'indemnisation destinée à réparer un préjudice corporel.

Mme le président. La parole est à M. Jans.

M. Parfait Jans. Selon les articles 14 et 15, les indemnités à payer, en cas de retard, sont majorées des intérêts de retard — au double du taux d'intérêt légal.

M. le garde des sceaux. Des pénalités !

M. Parfait Jans. Si la compagnie d'assurance paie avec retard, elle doit verser des indemnités, quand elle est responsable du retard.

Si les retards sont imputables à des tiers, autres que l'assureur, mais pas la victime, la compagnie d'assurance ne paierait pas des intérêts majorés à cette dernière ? Je ne peux pas accepter cette formule.

M. le garde des sceaux. Elle paiera les intérêts.

M. Parfait Jans. Je préfère la formule de la commission.

Mme le président. La parole est à M. le garde des sceaux.

M. le garde des sceaux. Des intérêts de retard seront dus, s'il y a un retard dans le paiement, mais pas de pénalités particulières, si le retard apporté à faire l'offre n'est pas imputable à une faute de la compagnie d'assurance.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 18.

(L'amendement est adopté.)

Mme le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 16, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 16, ainsi modifié, est adopté.)

Article 17.

Mme le président. « Art. 17. — L'assureur doit soumettre au juge des tutelles ou au conseil de famille compétents suivant les cas pour l'autoriser, tout projet de transaction concernant un mineur ou un majeur protégé. Il doit également donner avis sans formalité au juge des tutelles, quinze jours au moins à l'avance, du paiement de toute somme devant être versée à titre d'indemnité au représentant légal pour le compte de son protégé.

« A défaut de ces autorisations ou avis, l'annulation de la transaction ou du paiement pourra être demandée par tout intéressé ainsi que par le ministère public.

« Est nulle toute clause par laquelle le représentant légal se porte fort de la ratification par le mineur ou le majeur protégé de l'un des actes mentionnés à l'alinéa premier du présent article. »

Mme Gaspard, rapporteur, a présenté un amendement, n° 19, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi la deuxième phrase du premier alinéa de l'article 17 :

« Il doit également donner avis sans formalité au juge des tutelles, quinze jours au moins à l'avance, du paiement du premier arriéré d'une rente ou de toute somme devant être versée à titre d'indemnité au représentant légal de la personne protégée. »

La parole est à Mme le rapporteur.

Mme Françoise Gaspard, rapporteur. Cet amendement tend à éviter plusieurs petits problèmes.

Il précise en effet les conditions de l'information du juge des tutelles en cas de rente versée à un incapable, afin d'éviter que l'assureur ne soit tenu d'informer à l'avance le juge des tutelles de tous les versements des arrérages de la rente.

Autrement, il faudrait chaque fois recommencer la procédure.

Mme le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le garde des sceaux. Avis favorable.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 19.
(L'amendement est adopté.)

Mme le président. Personne ne demande plus la parole?...
Je mets aux voix l'article 17, modifié par l'amendement n° 19.
(L'article 17, ainsi modifié, est adopté.)

Article 18.

Mme le président. « Art. 18. — Dans les sept jours à compter de la transaction, la victime peut la dénoncer par lettre recommandée avec demande d'avis de réception.

« Toute clause de la transaction par laquelle la victime abandonne son droit de dénonciation est nulle.

« Les dispositions ci-dessus doivent être reproduites en caractères très apparents dans l'offre de transaction et dans la transaction à peine de nullité de cette dernière. »

Mme Gaspard, rapporteur, a présenté un amendement, n° 20, ainsi rédigé :

« Au début du premier alinéa de l'article 18, substituer aux mots : « Dans les sept jours », les mots : « Dans les quinze jours ».

La parole est à Mme le rapporteur.

Mme Françoise Gaspard, rapporteur. L'assureur garantissant la responsabilité civile de fait d'un véhicule est tenu de présenter à la victime une offre d'indemnité dans un délai maximum de huit mois à compter de l'accident. Pour répondre à cette offre, la victime n'est pas enfermée dans un délai.

Afin de laisser à la victime le temps de la réflexion, le projet lui ouvre un délai de sept jours à compter de la transaction pour dénoncer cette dernière.

La commission a proposé de porter le délai de dénonciation à quinze jours, mais non pas pour tenter de trouver une moyenne entre le délai de sept jours et celui d'un mois — deux délais que l'on retrouve fréquemment dans des textes de ce genre. Elle a estimé que le délai de sept jours pouvait se révéler un peu court. En revanche, allonger le délai à un mois serait excessif dans la mesure où la victime a déjà eu le temps de réfléchir sur la proposition d'indemnisation.

Mme le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le garde des sceaux. Je conçois bien l'inspiration de cet amendement mais je ne suis pas sûr que ce dernier aille dans le sens de l'intérêt des victimes.

En effet, tel qu'il est rédigé, il encourt trois reproches.

Je laisse de côté le premier, très simple : il s'agit de l'opportunité de s'allonger sur les délais de sept jours retenus dans d'autres cas où l'on peut dénoncer des accords transactionnels intervenus — en particulier, la protection des consommateurs en matière de démarchage et de vente à domicile, le crédit à la consommation et les crédits immobiliers.

Ce qui est fondamental, c'est qu'il n'est pas souhaitable de laisser ainsi des relations juridiques dans l'incertitude : on a signé une transaction, mais on ne sait pas si elle va demeurer. Dans ce domaine, on a intérêt à aller vite, je crois.

Enfin, la victime dispose de tout le délai souhaitable pour apprécier l'offre qui lui est faite. Elle n'est pas « enserrée » dans un délai. Or, à partir du moment où elle a tout le temps nécessaire pour s'informer, on peut considérer qu'elle a pris sa décision en parfaite connaissance de cause.

Nous veillons malgré tout à ce qu'elle dispose d'un délai supplémentaire pour revenir sur sa décision quand il s'agit du dommage corporel, parce que les conséquences de la décision peuvent revêtir une gravité tout à fait exceptionnelle. Mais pourquoi doubler la durée du délai ?

J'ajoute que la précaution que la commission veut prendre peut se retourner contre la victime dans la mesure où chacun sait que le paiement n'aura lieu qu'à l'issue du délai.

L'amendement aboutirait à surseoir au paiement. Je ne crois donc pas qu'il aille dans le sens de la protection des victimes.

Nous souhaiterions donc que la commission le retire.

Mme le président. La parole est à Mme le rapporteur.

Mme Françoise Gaspard, rapporteur. Les associations de victimes et les parents des victimes auraient souhaité que nous allions beaucoup plus loin.

Or, elles sont très sensibles à la question du délai. Lorsque la proposition de transaction tombe dans la boîte à lettres de la victime, celle-ci peut être tentée d'accepter d'autant plus vite qu'elle a déjà attendu plusieurs mois.

Une semaine pour pouvoir revenir sur une acceptation, c'est bien court.

Mme le président. Vous ne pouvez que maintenir l'amendement, madame le rapporteur ?

Mme Françoise Gaspard, rapporteur. Oui, madame le président.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 20.
(L'amendement est adopté.)

Mme le président. Personne ne demande plus la parole?...
Je mets aux voix l'article 18, modifié par l'amendement n° 20.
(L'article 18, ainsi modifié, est adopté.)

Article 19.

Mme le président. « Art. 19. — Le paiement des sommes convenues doit intervenir dans un délai d'un mois après l'expiration du délai de dénonciation fixé à l'article 18. Dans le cas contraire, les sommes produisent de plein droit intérêt au double du taux légal. »

Mme Gaspard, rapporteur, a présenté un amendement, n° 21, ainsi rédigé :

« Dans la deuxième phrase de l'article 19, après les mots : « les sommes », insérer les mots : « non versées ».

La parole est à Mme le rapporteur.

Mme Françoise Gaspard, rapporteur. Cet amendement tend à préciser qu'en cas de paiement partiel, seules les sommes non versées pourront produire intérêt au double du taux légal.

M. Parfait Jans. Logique !

Mme le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le garde des sceaux. Avis favorable.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 21.
(L'amendement est adopté.)

Mme le président. Personne ne demande plus la parole?...
Je mets aux voix l'article 19, modifié par l'amendement n° 21.
(L'article 19, ainsi modifié, est adopté.)

Après l'article 19.

Mme le président. Mme Gaspard, rapporteur, a présenté un amendement, n° 22, ainsi rédigé :

« Après l'article 19, insérer l'article suivant :

« La victime peut, dans le délai prévu par l'article 2270-1 du code civil, demander la réparation de l'aggravation du dommage qu'elle a subi à l'assureur qui a versé l'indemnité ».

La parole est à Mme le rapporteur.

Mme Françoise Gaspard, rapporteur. Avec cet amendement il s'agit de simplifier les procédures.

L'amendement tend à déterminer l'assureur qui sera tenu d'indemniser la victime en cas d'aggravation du dommage. S'il est procédé à une nouvelle demande en cas d'aggravation, la victime devra s'adresser « à l'assureur qui a versé l'indemnité », assureur qu'elle connaît d'ailleurs depuis le début de l'indemnisation.

Une telle mesure, favorable à la victime, devrait faciliter, en outre, la procédure et simplifier la gestion des dossiers par les compagnies d'assurances.

Mme le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le garde des sceaux. Le Gouvernement est d'accord.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 22.

(L'amendement est adopté.)

Mme le président. Mme Gaspard, rapporteur, a présenté un amendement, n° 23, ainsi rédigé :

« Après l'article 19, insérer l'article suivant :

« Lorsque l'assureur invoque une exception de garantie légale ou contractuelle, il est tenu de satisfaire aux prescriptions des articles 10 à 19 pour le compte de qui il appartiendra ; la transaction intervenue pourra être contestée devant le juge par celui pour le compte de qui elle aura été faite, sans que soit remis en cause le montant des sommes allouées à la victime ou à ses ayants droit. »

La parole est à Mme le rapporteur.

Mme Françoise Gaspard, rapporteur. Cet amendement tend à préciser la situation de l'assureur qui invoque une exception de garantie légale ou contractuelle.

Ces dispositions, qui figuraient dans le deuxième alinéa de l'article 20, ont été modifiées afin de supprimer la référence à la notion de mandat légal de l'assureur tenu de satisfaire aux obligations légales « pour le compte de qui il appartiendra » — en pratique, le fonds de garantie automobile — et de préciser que la transaction intervenue pourra être contestée devant le juge par celui pour le compte de qui elle a été faite, sans que cela ait pour conséquence de remettre en cause le montant des sommes allouées à la victime ou à ses ayants droit.

Mme le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le garde des sceaux. Le Gouvernement est d'accord.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 23.

(L'amendement est adopté.)

Article 20.

Mme le président. « Art. 20. — Pour l'application des articles 10 à 19, l'Etat ainsi que les collectivités publiques, les entreprises ou organismes bénéficiant d'une exonération en vertu de l'article L. 211-2 du code des assurances ou ayant obtenu une dérogation à l'obligation d'assurance en vertu de l'article L. 211-3 du même code sont assimilés à un assureur.

« Lorsque l'assureur invoque une exception de garantie légale ou contractuelle, il est tenu de satisfaire aux prescriptions des articles 10 à 19 pour le compte de qui il appartiendra, sauf à répondre de ses fautes commises dans l'exécution de son mandat. »

Mme Gaspard, rapporteur, a présenté un amendement, n° 24, ainsi rédigé :

« Supprimer le deuxième alinéa de l'article 20. »

La parole est à Mme le rapporteur.

Mme Françoise Gaspard, rapporteur. C'est un amendement de coordination, madame le président.

Mme le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le garde des sceaux. D'accord.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 24.

(L'amendement est adopté.)

Mme le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 20, modifié par l'amendement n° 24.

(L'article 20, ainsi modifié, est adopté.)

Article 21.

Mme le président. « Art. 21. — Les dispositions des articles 10 à 19 sont applicables au fonds de garantie. Toutefois, lorsqu'celui-ci est passible des pénalités prévues à l'article 15, elles sont versées au Trésor public. »

Mme Gaspard, rapporteur, a présenté un amendement, n° 25, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi l'article 21 :

« Les dispositions des articles 10 et 11 et 14 à 19 sont applicables au fonds de garantie dans ses rapports avec les victimes ou leurs ayants droit ; toutefois, le délai prévu à l'article 10 court contre le fonds à compter du jour où celui-ci a reçu les éléments justifiant son intervention. L'application des articles 14 et 15 ne fait pas obstacle aux dispositions particulières qui régissent les actions en justice contre le fonds. Lorsque le fonds de garantie est tenu aux intérêts prévus à l'article 15, ils sont versés au Trésor public. »

La parole est à Mme le rapporteur.

Mme Françoise Gaspard, rapporteur. A cet article, la commission a adopté un amendement écartant l'application au fonds de garantie des dispositions des articles 12 et 13 et précisant les conditions de l'intervention du fonds.

En effet, les articles 12 et 13 du projet, qui traitent du recours des « tiers payeurs » contre les assureurs, ne concernent pas le fonds de garantie dont l'intervention est subsidiaire à celle des « tiers payeurs ».

En outre, l'intervention du fonds de garantie au profit des victimes d'accidents, qui résulte d'un statut légal et réglementaire, suppose que soient réunies des conditions strictement déterminées : accident ouvrant droit à réparation ; existence d'un responsable inconnu ou non assuré ; nationalité de la victime ; absence d'indemnisation à un autre titre...

C'est donc seulement à compter du moment où les conditions de son intervention sont réunies, et où les justifications en sont apportées, que le fonds est en mesure de faire une offre et qu'un délai peut courir pour la présentation de cette offre.

Par ailleurs, pour des raisons qui tiennent également au statut particulier du fonds, il a été précisé que les articles 14 et 15, qui envisagent l'intervention du juge pour régler les différends entre victime et assureur sur les conditions de l'offre présentée, ne sauraient autoriser la citation en justice du fonds en contre-venant aux dispositions particulières qui régissent cette citation.

Mme le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le garde des sceaux. Favorable, madame le président.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 25.

(L'amendement est adopté.)

Mme le président. En conséquence, ce texte devient l'article 21.

Article 22.

Mme le président. « Art. 22. — Un décret en Conseil d'Etat fixe les mesures nécessaires à l'application de la présente section. Il détermine notamment les causes de suspension ou de prorogation des délais mentionnées à l'article 10, ainsi que les informations réciproques que se doivent l'assureur, la victime et les tiers payeurs. »

M. Foyer a présenté un amendement, n° 30, ainsi rédigé :

« Compléter l'article 22 par les alinéas suivants :

« Il détermine également le mode de calcul des dommages-intérêts compensatoires du dommage corporel. Ce mode de calcul n'aura que valeur indicative et il sera permis tant au juge qu'à la convention des parties d'y déroger en considération des circonstances de chaque cause.

« Il est procédé périodiquement, à la diligence du Gouvernement, à une publication des chiffres moyens des indemnités allouées par les tribunaux et de celles ayant fait l'objet de transaction entre les victimes et les assureurs. »

La parole est à M. Foyer.

M. Jean Foyer. Cet amendement tend à compléter l'objet du décret prévu à l'article 22 et à imposer une certaine publication périodique.

Il comprend en effet deux alinéas.

Dans le premier, je demande à l'Assemblée de décider que le décret mentionné à l'article 22 déterminera une formule mathématique de calcul des dommages et intérêts. Ce mode de calcul n'aurait d'ailleurs qu'une valeur indicative. A l'évidence, les préjudices sont très différents selon les personnes qui en sont

victimes. Par exemple, la perte de l'usage de mon auriculaire gauche ne m'empêchera ni d'enseigner la procédure civile, ni de polémiquer avec le garde des sceaux. Mais si j'étais violoncelliste, ma carrière serait brisée. Reste que, à mon sens, dans la très grande majorité des cas, une formule de calcul bien étudiée, inscrite dans la loi, assurerait une solution équitable.

Pourquoi insérer une telle disposition dans la loi ? Tout simplement pour donner à la victime quelques références et les moyens d'apprécier le caractère équitable ou inéquitable de l'offre d'indemnité qui lui est faite.

Mais ce premier alinéa de mon amendement va probablement être refusé.

En revanche, le second alinéa ne devrait pas soulever de difficulté. Il s'agit de la publication régulière par le ministère de la justice des montants moyens des indemnités allouées par les tribunaux au cours des mois précédents, ou des indemnités qui ont fait l'objet d'une transaction entre les victimes et les assureurs. Le dessein est le même que précédemment. Le taux d'invalidité étant connu, toute victime pourrait se faire une idée de la qualité et de la valeur de l'offre d'indemnité proposée par l'assureur. Cette disposition, elle aussi, mettra la victime en état d'apprécier l'offre qui lui est faite.

Mme le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Françoise Gaspard, rapporteur. Favorable !

Mme le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le garde des sceaux. Votre amendement, monsieur Foyer, comporte deux alinéas sur lesquels la position du Gouvernement ne sera pas la même. Je commencerai par le second pour la bonne raison que je l'approuve.

Je suis partisan, en effet, de la publication périodique des chiffres moyens des indemnités allouées par les tribunaux. Il est vrai qu'il existe déjà une publicité de cet ordre, mais elle n'est ni aussi organisée, ni aussi systématique, ni aussi précise qu'il est souhaitable.

M. Jean Foyer. Avec les moyens informatiques, c'est désormais très facile.

M. le garde des sceaux. Je puis vous assurer que cette publicité sera faite dès l'année suivant l'entrée en vigueur de la loi.

Je suis également favorable à la publication des indemnités moyennes ayant fait l'objet de transaction entre victimes et assureurs. Encore faudrait-il examiner certains problèmes de confidentialité, mais c'est une question qui sera résolue. Par conséquent, oui à la publicité !

Mais je ne souhaite pas pour autant entrer dans un système qui me paraît directif. Aux termes du premier alinéa de l'amendement, le décret en Conseil d'Etat devrait déterminer « le mode de calcul des dommages compensatoires du dommage corporel ». Eh bien non ! N'allons pas dans cette direction.

Depuis 1981, je soutiens — et je ne changerai jamais de conviction — qu'à défaut d'accord entre les parties, nous devons laisser aux juridictions le pouvoir d'apprécier souverainement le montant des dommages intérêts.

M. Jean Foyer. Mon texte le leur laisse !

M. le garde des sceaux. Certes, vous précisez que ce mode de calcul n'aura qu'une valeur indicative mais, de l'indicatif au directif, il y a très peu de chemin. Faisons donc confiance à nos juridictions. Manies des tables qui auront ainsi été publiées, éclairées par des journées d'étude, elles seront parfaitement à même de déterminer, dans chaque cas, le montant de l'indemnité convenable.

Etant défavorable au premier alinéa et favorable au second, le Gouvernement, madame le président, demande un vote par division.

Mme le président. Le vote par division est de droit. Nous allons y procéder pour l'amendement n° 39.

Je mets aux voix le premier alinéa.
(Le premier alinéa n'est pas adopté.)

Mme le président. Je mets aux voix le second alinéa.
(Le second alinéa est adopté.)

Mme le président. En conséquence, l'alinéa de codification est ainsi rédigé :

« Compléter l'article 22 par l'alinéa suivant : »

Je mets aux voix l'ensemble de l'amendement n° 39, ainsi modifié, compte tenu de la suppression du premier alinéa.

(L'ensemble de l'amendement, ainsi modifié, est adopté.)

Mme le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 22, modifié par l'amendement n° 39 modifié.

(L'article 22, ainsi modifié, est adopté.)

Après l'article 22.

Mme le président. M. Foyer a présenté un amendement, n° 40, ainsi rédigé :

« Après l'article 22, insérer l'article suivant :

« Le taux d'invalidité est fixé suivant les règles du contentieux technique de la sécurité sociale. »

La parole est à M. Foyer.

M. Jean Foyer. A la réflexion, la rédaction que je propose pour cet amendement ne me satisfait pas pleinement car elle revêt un caractère trop impératif et trop général. Je vous demanderais cependant, monsieur le garde des sceaux, de ne pas fermer la porte et d'accepter, au cours des lectures ultérieures, une solution tenant de la même inspiration.

En effet, si le dispositif que vous nous proposez doit aboutir, dans la grande majorité des cas, à une transaction amiable, il sera toujours difficile de fixer le taux d'invalidité. Or le contentieux technique de la sécurité sociale me semble représenter un modèle assez satisfaisant puisqu'il comporte une commission du premier degré et une commission du second degré composées de médecins et dont le seul rôle est d'évaluer le taux d'invalidité. Pourquoi ne pas prévoir, sans passer devant le juge des référés ou la juridiction du fond, une station devant un organisme de cette nature qui examinerait la victime assistée d'un médecin ?

C'est ainsi que j'ai été conduit, monsieur le garde des sceaux, à vous proposer d'appliquer le contentieux technique de la sécurité sociale. Mais j'ai bien senti que vous aliez probablement le refuser, craignant d'effaroucher ceux qui ne demandent d'ailleurs qu'à l'être et qui prétendent y voir le début d'une intégration de tout le système dans la sécurité sociale.

Approfondissant ma réflexion, j'ai donc imaginé une formule différente. Depuis qu'en 1959-1960 a été effectuée la réforme hospitalo-universitaire, selon laquelle le médecin hospitalier doit être en même temps universitaire et réciproquement, on a éprouvé de grandes difficultés à appliquer ce principe aux médecins légistes. Pour l'essentiel, ils disséquent des cadavres et on ne sait pas trop quelle activité médicale leur confier. Eh bien, on pourrait en pas les utiliser pour constituer à l'intérieur des C.H.U. une espèce de juridiction traumatologique ? Ces commissions, composées de trois médecins — un professeur de médecine légale et deux assistants — auraient précisément pour rôle d'apprécier les taux d'invalidité. Pour respecter le double degré de juridiction, on prévoirait une commission nationale et des commissions régionales.

De cette façon, on pourrait apprécier les taux d'invalidité beaucoup plus rapidement qu'on ne le fait selon les règles de l'expertise civile et tout en donnant une garantie supplémentaire aux victimes. En effet, si le double degré de juridiction existe devant le tribunal, la cour d'appel n'examine pas l'état de la victime, pas plus que le juge du premier degré. Le seul qui le fasse, c'est le médecin-expert. Cette fois-ci, la victime aurait la possibilité d'être examinée deux fois, et par une formation collégiale. Je considère donc que sous le double rapport de la responsabilité et des garanties des droits de la défense, nous accomplirions un progrès.

J'admets bien volontiers que la question n'est pas assez mûre pour que nous puissions la régler dès ce soir, et je vais retirer mon amendement dans quelques instants. Cependant, si jamais des propositions procédant du même esprit devaient être faites, par exemple devant le Sénat, j'aimerais que la commission et le Gouvernement nous indiquent d'ores et déjà qu'ils n'y seraient pas complètement fermés.

Mme le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Françoise Gaspard, rapporteur. La commission avait repoussé cet amendement, notamment en raison de sa rédaction.

Mme le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le garde des sceaux. Sur les propositions qu'il vient simplement d'évoquer, M. Foyer comprendra que j'attends de voir pour répondre.

M. Jean Foyer. Bien sûr !

M. le garde des sceaux. Puisqu'il s'agit d'apprécier le mieux possible les dommages subis par les victimes, je suis préoccupé par l'amélioration des expertises. Mais dès que je vois poindre, monsieur Foyer, l'ombre des juridictions d'exception, sous quelque forme que ce soit...

M. Jean Foyer. Ce n'est pas une juridiction d'exception, c'est une juridiction accessoire !

M. le garde des sceaux. Je vous vois ressaisi par vos vieux démons ! Vous comprendrez que je sois plus que méfiant. (Sourires.)

M. Jean Foyer. Quel procès d'intention !

Mme le président. Maintenez-vous votre amendement, monsieur Foyer ?

M. Jean Foyer. Je le retire, bien que j'aie été injustement accusé d'éprouver une espèce de passion morbide pour les juridictions d'exception. C'est tout à fait excessif, monsieur le garde des sceaux, vous devriez m'en donner acte !

Mme le président. L'amendement n° 40 est retiré.

Avant l'article 23.

Mme le président. Je donne lecture de l'intitulé du chapitre II :

CHAPITRE II

DES RECOURS DES TIERS PAYEURS CONTRE LES TIERS RESPONSABLES D'UN ACCIDENT

Mme Gaspard, rapporteur, a présenté un amendement, n° 26, ainsi libellé :

« Avant l'article 23, rédiger ainsi l'intitulé du chapitre II :
« Des recours des tiers payeurs contre les tiers responsables d'un dommage corporel. »

La parole est à Mme le rapporteur.

Mme Françoise Gaspard, rapporteur. Il s'agit d'un amendement rédactionnel, l'expression « dommage corporel » étant plus précise que le mot « accident ».

Mme le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le garde des sceaux. D'accord !

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 26. (L'amendement est adopté.)

Mme le président. En conséquence, l'intitulé du chapitre II est ainsi rédigé.

Article 23.

Mme le président. « Art. 23. — Les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux relations entre le tiers payeur et le tiers responsable d'un accident, quelle que soit la nature de l'accident. »

Mme Gaspard, rapporteur, a présenté un amendement, n° 27, ainsi libellé :

« Après les mots : « tiers responsable », rédiger ainsi la fin de l'article 23 : « d'un dommage autre que matériel, quelle que soit la nature de l'événement ayant occasionné ce dommage. »

La parole est à Mme le rapporteur.

Mme Françoise Gaspard, rapporteur. Il s'agit, là encore, d'un amendement purement rédactionnel.

Mme le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le garde des sceaux. Sagesse !

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 27. (L'amendement est adopté.)

Mme le président. Personne ne demande plus la parole ? Je mets aux voix l'article 23, modifié par l'amendement n° 27. (L'article 23, ainsi modifié, est adopté.)

Article 24.

Mme le président. « Art. 24. — Seules les prestations énumérées ci-après versées à la victime du fait d'un accident peuvent donner lieu à une action en remboursement contre le tiers responsable de l'accident ou son assureur .

« 1. Les prestations versées par les organismes de sécurité sociale et par ceux qui sont mentionnés aux articles 1106-9 et 1234-8 du code rural ;

« 2. Les prestations énumérées à l'article 1^{er} II de l'ordonnance n° 59-76 du 7 janvier 1959 relative aux actions en réparation civile de l'Etat et de certaines autres personnes publiques ;

« 3. Les sommes versées en remboursement des frais de traitement médical et de rééducation ;

« 4. Les salaires et les accessoires du salaire maintenus par l'employeur pendant la période d'inactivité consécutive à l'accident ;

« 5. Les indemnités journalières de maladie et les prestations d'invalidité versées par les groupements mutualistes régis par le code de la mutualité. »

La parole est à M. Alain Bonnet, inscrit sur l'article.

M. Alain Bonnet. Cet article énumère limitativement les prestations versées à la victime qui peuvent donner lieu à une action en remboursement contre le tiers responsable ou son assureur.

Pour les indemnités journalières de maladie et les prestations d'invalidité, l'alinéa 5 accorde ce droit de recours aux seules sociétés mutualistes régies par le code de la mutualité, alors que les sociétés d'assurances, et singulièrement les mutuelles, offrent les mêmes prestations. Toutes les organisations représentatives — la mutualité agricole, le groupement des mutuelles et la fédération des sociétés d'assurances — ont demandé que ce « monopole », selon leur propre terme, ne soit pas inscrit dans la loi. Elles ont proposé des amendements allant dans ce sens.

Pour quel motif, monsieur le garde des sceaux, la concertation n'a-t-elle pas pu jouer sur ce point précis ? C'est d'autant moins compréhensible qu'un amendement du rapporteur propose d'insérer, après l'article 26, un article 26 bis prévoyant des actions en remboursement des avances sur indemnité consenties par un assureur. Il est donc admis que les assureurs peuvent engager des actions en remboursement. Pourquoi dès lors leur refuser, à l'alinéa 5 de l'article 24, un droit que la commission leur reconnaît en proposant cet article additionnel ?

Mme le président. La parole est à M. le garde des sceaux.

M. le garde des sceaux. Ces dispositions sont le fruit d'une concertation intervenue dans le cadre d'un autre département ministériel. Mais vos propos, monsieur Bonnet, ont retenu mon attention. Je pense que nous aurons l'occasion d'approfondir cette question dans le cours des travaux parlementaires. Pour l'instant, je ne suis pas suffisamment armé pour vous répondre de façon définitive.

Mme le président. Le Gouvernement a présenté un amendement, n° 48, ainsi rédigé :

« I. Dans le premier alinéa de l'article 24, substituer aux mots : « du fait d'un accident », les mots : « d'un dommage autre que matériel ».

« II. En conséquence, à la fin du premier alinéa du même article, substituer aux mots : « de l'accident », les mots : « du dommage ».

La parole est à M. le garde des sceaux.

M. le garde des sceaux. Il s'agit d'un amendement de coordination dans la mesure où les dispositions du chapitre II ont été élargies à tous les dommages corporels et ne sont plus réservées à ceux qui résultent d'un accident, il convient d'en tirer la conséquence en modifiant les libellés des articles restreints aux accidents.

Mme le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Françoise Gaspard, rapporteur. Favorable !

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 48. (L'amendement est adopté.)

Mme le président. Mme Gaspard, rapporteur, a présenté un amendement, n° 28, ainsi rédigé :

« Dans le deuxième alinéa (1) de l'article 24, substituer aux mots : « et 1234-8 », les mots : « , 1234-8 et 1234-20 ».

La parole est à Mme le rapporteur.

Mme Françoise Gaspard, rapporteur. Il s'agit simplement de pallier un oubli en mentionnant également les organismes visés à l'article 1234-20 du code rural.

Mme le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le garde des sceaux. Accord du Gouvernement.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 28. (L'amendement est adopté.)

Mme le président. Personne ne demande plus la parole ?... Je mets aux voix l'article 24, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 24, ainsi modifié, est adopté.)

Articles 25 et 26.

Mme le président. « Art. 25. — Les actions en remboursement mentionnées à l'article 24 ont un caractère subrogatoire.

« Elles s'exercent dans les limites de la part d'indemnité qui répare l'atteinte à l'intégrité physique de la victime, à l'exclusion de la part d'indemnité de caractère personnel correspondant aux souffrances physiques ou morales par elle endurées et au préjudice esthétique et d'agrément ou, s'il y a lieu, de la part d'indemnité correspondant au préjudice moral des ayants droit.

« Toute disposition contraire aux prescriptions de l'article 24 et du présent article est réputée non écrite. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 25.

(L'article 25 est adopté.)

« Art. 26. — Les employeurs sont admis à poursuivre directement contre le responsable des dommages ou son assureur le remboursement des charges patronales afférentes aux rémunérations maintenues ou versées à la victime pendant la période d'indisponibilité de celle-ci. Ces dispositions sont applicables à l'Etat par dérogation aux dispositions de l'article 2 de l'ordonnance n° 59-76 du 7 janvier 1959 précitée. » — (Adopté.)

Après l'article 26.

Mme le président. Mme Gaspard, rapporteur, a présenté un amendement, n° 29, ainsi rédigé :

« Après l'article 26, insérer l'article suivant :

« Lorsqu'elles sont prévues par le contrat, les actions en remboursement des avances sur indemnité consenties par un assureur à la suite d'un accident doivent être engagées dans un délai de deux ans à compter du paiement de l'indemnité. »

La parole est à Mme le rapporteur.

Mme Françoise Gaspard, rapporteur. C'est à cet article additionnel qu'a fait allusion M. Alain Bonnet. Après l'article 26, la commission a en effet adopté un amendement fixant à deux ans le délai de prescription de l'action en remboursement des avances sur indemnité consentie par un assureur à la suite d'un accident, lorsque cette action est prévue au contrat.

Il convient de rappeler que, depuis la loi du 7 janvier 1961, seul le conducteur n'est pas indemnisé par l'assureur du véhicule où il se trouve. En cas d'accident avec un autre véhicule, il est indemnisé en proportion inverse de sa faute par l'assureur de son adversaire. Il en résulte, dans la plupart des cas, une absence totale ou partielle d'indemnisation des conducteurs.

Pour pallier les conséquences de cette situation dommageable, la direction des assurances a invité depuis plusieurs années les assureurs à proposer aux conducteurs une garantie volontaire couvrant toutes les circonstances d'accident. Pour ce faire, les compagnies d'assurances proposent des contrats garantissant au conducteur une indemnisation contractuelle fondée sur les règles d'évaluation de droit commun. Dans l'hypothèse où le conducteur est totalement responsable, l'indemnité lui reste totalement acquise. Dans le cas où une indemnisation par un tiers responsable est possible, les sommes versées par l'assureur ne constituent qu'une avance sur l'indemnité définitive.

L'amendement adopté par la commission, qui reconnaît la validité de ces contrats, uniformise les délais d'action en remboursement des assureurs avec ceux accordés aux tiers payeurs à l'article 27.

Mme le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le garde des sceaux. Favorable !

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 29.

(L'amendement est adopté.)

Article 27.

Mme le président. « Art. 27. — Les actions en remboursement des tiers payeurs se prescrivent par deux ans à compter de la demande de versement de prestations formée à la suite de l'accident ou, dans le cas prévu à l'article 8, à compter de la demande de production faite par l'assureur. »

Mme Gaspard, rapporteur, a présenté un amendement, n° 30, ainsi rédigé :

« A la fin de l'article 27, supprimer les mots : « ou, dans le cas prévu à l'article 8, à compter de la demande de production faite par l'assureur. »

La parole est à Mme le rapporteur.

Mme Françoise Gaspard, rapporteur. Cet amendement rédactionnel tend à supprimer quelques scories.

Mme le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le garde des sceaux. Favorable !

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 30.

(L'amendement est adopté.)

Mme le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 27, modifié par l'amendement n° 30.

(L'article 27, ainsi modifié, est adopté.)

Article 28.

Mme le président. « Art. 28. — L'organisme de sécurité sociale chargé du remboursement des soins représenté auprès du responsable des dommages ou de l'assureur de celui-ci, et pour la conclusion d'une transaction, les organismes de sécurité sociale chargés de la couverture des autres risques et du versement des prestations familiales. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 28.

(L'article 28 est adopté.)

Avant l'article 29.

Mme le président. Je donne lecture de l'intitulé du chapitre III avant la section I :

CHAPITRE III

DISPOSITIONS DIVERSES

Mme Gaspard, rapporteur, a présenté un amendement, n° 31, ainsi rédigé :

« Avant l'article 29 et l'intitulé de la section I, insérer les dispositions suivantes :

SECTION I A

De l'intervention du fonds de garantie en application de l'article 366 ter du code rural.

« Art. 29 A. — Le premier alinéa de l'article 366 ter du code rural est ainsi rédigé :

« Le fonds de garantie institué par l'article 15 modifié de la loi n° 51-1508 du 31 décembre 1951 prend en charge, dans les conditions prévues par le code des assurances, l'indemnisation des dommages de toute nature autres que matériels occasionnés par tous actes de chasse ou de destruction des animaux nuisibles, même si ces actes ne sont pas compris dans l'obligation d'assurance instituée par l'article 366 bis du présent code, dès lors qu'ils sont le fait d'un auteur soit demeuré inconnu, soit non assuré, ou lorsque son assureur est totalement ou partiellement insolvable. »

La parole est à Mme le rapporteur.

Mme Françoise Gaspard, rapporteur. Avant l'article 29, la commission a adopté un amendement qui insère une nouvelle section et un article additionnel — il a quelque peu surpris certains de nos collègues de la commission — précisant les conditions de l'intervention du fonds de garantie en application de l'article 366 ter du code rural.

Ce texte prévoit en effet — je l'ai appris à cette occasion — que le fonds de garantie prend en charge l'indemnisation des dommages corporels occasionnés par les actes de chasse ou de destruction d'animaux nuisibles, même si ces actes ne sont pas compris dans l'obligation d'assurance instituée par l'article 366 bis du code rural, dès lors qu'ils sont le fait d'un auteur soit demeuré inconnu, soit totalement ou partiellement insolvable, ainsi qu'éventuellement son assureur.

L'amendement adopté par la commission a pour objet d'harmoniser les conditions de l'intervention du fonds en matière d'accidents de chasse et en matière d'accidents de la circulation, afin de couvrir tous les cas où l'auteur de l'accident n'est pas assuré, sans avoir à rechercher au préalable s'il est ou non insolvable.

Mme le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le garde des sceaux. Accord du Gouvernement.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 31.

(L'amendement est adopté.)

Mme le président. M. Foyer a présenté un amendement, n° 41, ainsi rédigé :

« Avant l'article 29 et l'intitulé de la section I, insérer l'article suivant :

« Il est ajouté, après l'article 320-1 du code pénal, un article 320-2 ainsi rédigé :

« Art. 320-2. — En cas de condamnation d'un conducteur de véhicule par application des articles 319 ou 320 ci-dessus, le tribunal, s'il estime inexcusable la faute commise, pourra condamner le délinquant à une amende civile dont le montant ne pourra excéder 10 p. 100 de la valeur du préjudice corporel.

« Cette amende civile sera recouvrée comme une amende et son montant constituera une des recettes du fonds de garantie. »

La parole est à M. Foyer.

M. Jean Foyer. Cet amendement, monsieur le garde des sceaux, n'est marqué d'aucun esprit de démagogie. J'espère que, cette fois-ci, vous m'en donnerez acte.

M. le garde des sceaux. Volontiers !

M. Jean Foyer. Il tend, dans une certaine mesure, à corriger les conséquences de l'assurance de responsabilité dont je dirai, parlant un langage classique et par conséquent complètement périmé, qu'il est le contraire de la lance d'Achille. (Sourires.)

La lance d'Achille ferait les blessures qu'elle avait ouvertes : l'assurance de responsabilité a permis d'indemniser des victimes qui ne l'eussent point été autrement, mais elle a eu pour conséquence de « déresponsabiliser » largement un trop grand nombre de conducteurs.

Puisque le projet de loi a fait place à la notion de faute inexcusable, il aura comme conséquence, dans des cas rares, de priver totalement la victime de l'indemnisation. Eh bien, je vous propose de faire remplir à la notion de faute inexcusable une fonction symétrique à l'égard du conducteur.

Dans un certain nombre de cas, les imprudences sont véritablement intolérables et les condamnations pénales qui peuvent être prononcées — peines d'amende et, plus rarement, d'emprisonnement — ne sont pas suffisantes. Or il serait utile de mettre dans l'esprit d'un certain nombre d'imprudents la conviction que l'accident causé à autrui peut leur coûter quelque chose.

Le dispositif que je vous propose est le suivant : il y a eu poursuites correctionnelles ; le prévenu a été reconnu coupable d'homicide ou de blessures par imprudence ; le tribunal estime que la faute pénale, qu'il a retenue comme motif à la condamnation de celui-ci, avait un caractère inexcusable ; il peut, dans ce cas, infliger en surplus au prévenu le paiement d'une amende civile que je propose de plafonner à 10 p. 100 de la valeur du préjudice corporel ; en-deçà, elle est laissée à l'estimation du tribunal.

Cette amende, déterminée en relation avec l'importance du préjudice corporel, ne jouerait aucun rôle dans les rapports de la victime avec l'organisme débiteur : la victime sera indemnisée intégralement et ne connaîtra pas le prévenu.

Je propose de ne pas attribuer cette amende à la compagnie d'assurances qui a versé l'indemnité car il est vraisemblable que les assureurs, par démagogie, promettront, en douce, à leur client de ne pas récupérer l'amende civile si jamais elle est prononcée à leur profit.

Je propose plutôt d'en faire une ressource du fonds de garantie et de la faire recouvrer, en même temps que l'amende, par le comptable du Trésor.

Ce serait là un moyen de responsabiliser — puisque le mot est à la mode — de nombreux automobilistes, de limiter autant que faire se peut ce que j'ai appelé tout à l'heure ces « homicides en masse » que provoquent les accidents de la circulation, surtout ce serait un moyen de faire un peu mieux respecter ces limitations de vitesse qui, lorsqu'elles sont exactement observées, diminuent dans une proportion non négligeable — l'expérience l'a montré — le nombre des accidents graves et, par conséquent, le nombre des morts.

Mme le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Françoise Gaspard, rapporteur. La commission a repoussé cet amendement.

Mme le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le garde des sceaux. Je comprends bien la préoccupation qui anime M. Foyer, mais je crains qu'il ne s'engage sur une fausse piste.

En effet, à s'en tenir au libellé, son amendement serait juridiquement difficile, pour ne pas dire plus, à mettre en œuvre. De quoi s'agit-il ?

Le tribunal correctionnel, sur la base des articles 319 et 320 du code pénal, condamne le responsable d'un accident ayant entraîné un dommage corporel.

L'amendement laisse au tribunal le soin d'apprécier si l'on se trouve en présence d'une faute inexcusable. Voilà déjà la projection, dans le domaine pénal, d'un concept purement civil.

M. Jean Foyer. Ce n'est pas la première !

M. le garde des sceaux. Certes, mais reconnaissez que le concept de faute inexcusable, devant un tribunal pénal, risque de susciter de très sérieuses difficultés.

De toute façon, lorsque le tribunal considérera que l'on se trouve en présence d'une faute d'une exceptionnelle gravité, que l'on pourrait qualifier d'inexcusable devant une juridiction civile — je ne vais pas entrer dans les cas sur lesquels la Cour de cassation devra se déterminer — il aura un moyen très simple de sanctionner l'auteur de la faute : l'accroissement de la condamnation. Il appartient à la juridiction correctionnelle d'en choisir le mode. Sera-ce une peine pécuniaire ? Une peine d'emprisonnement ? Une peine de substitution ? L'éventail est très large.

Mais prévoir que, dès l'instant où le tribunal aura reconnu ce caractère particulier à la faute, il peut ajouter à la sanction pénale, qui, par définition, devra épouser la gravité de la faute reconnue, une sanction civile destinée à enrichir le fonds de garantie, aboutit à une dualité de sanctions qui, par rapport à la faute, me paraît inutile.

C'est la raison pour laquelle je ne pense pas qu'il faille aller dans cette direction. Laissons aux tribunaux répressifs le soin d'apprécier et, selon la gravité de la faute, de prononcer la condamnation sans y ajouter une amende civile qui doublerait d'une certaine façon la sanction intervenue.

Mme le président. La parole est à M. Foyer.

M. Jean Foyer. Monsieur le garde des sceaux, je n'ai pas été convaincu par votre démonstration.

Je vous propose de faire supporter par son auteur une partie des conséquences civiles de la faute. Mais, comme je ne veux pas faire dépendre l'indemnisation de la victime de la solvabilité du conducteur responsable, je suggère de ne rien changer au dispositif que nous venons d'adopter et de lui faire supporter sur son patrimoine — partiellement puisque je plafonne l'amende à 10 p. 100 du préjudice corporel — le dommage grave que sa faute a causé.

Ce serait une manière de le « responsabiliser » — puisque « responsabilisation » il y a — et je regrette vivement que vous-même et la commission restiez insensibles à mes accents.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 41.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Article 29.

Mme le président. Je donne lecture de l'article 29 :

« Art. 29. — Il est ajouté, après l'article 1153 du code civil, un article 1153-1 ainsi rédigé :

SECTION I

Des Intérêts moratoires.

« Art. 1153-1. — En cas de condamnation, les intérêts moratoires sont dus au créancier même s'ils n'ont pas été réclamés et même si le juge ne les a pas accordés par une disposition spéciale. Sauf disposition contraire de la loi, ces intérêts courent à compter du prononcé du jugement à moins que le juge n'en décide autrement.

« En cas d'appel d'un jugement de condamnation à une indemnité les sommes allouées par le juge d'appel portent intérêt à compter du jugement de première instance, à moins que le juge d'appel n'en décide autrement par une disposition spéciale.

« Si, après avoir été exécuté, un jugement est réformé, rétracté ou annulé à la suite de l'exercice d'un appel ou d'une opposition, les sommes qui doivent être restituées portent de plein droit intérêt au taux légal à compter du paiement. Si le jugement est réformé, rétracté ou cassé à la suite de l'exercice d'une autre voie de recours que l'appel ou l'opposition, les sommes portent de plein droit intérêt au taux légal à compter de la sommation de restituer. »

La parole est à M. Parfait Jana, inscrit sur l'article.

M. Parfait Jana. Je souhaite, monsieur le garde des sceaux, vous demander quelques explications au sujet du dernier alinéa de l'article 1153-1 du code civil.

Si je l'ai bien compris, il prévoit le remboursement de l'indemnité par la victime au cas où le jugement a été réformé, ou rétracté, ou cassé.

Les élus que nous sommes avons déjà eu l'occasion de voir dans quelle situation se trouvait telle famille qui, après avoir touché des primes d'allocations familiales à la suite d'une erreur, par exemple, devait un jour les rembourser. C'est un problème très sérieux car la famille en question a reçu cette indemnisation en application d'une décision de justice et non sur sa propre demande. Prenons le cas d'un père de famille qui a été accidenté; il a perçu une indemnité, mais, par la suite, on s'est aperçu que la faute inexcusable pouvait lui être opposée; on revient sur l'indemnité déjà versée et on lui demande de la rembourser. Mais, entre-temps, la famille a employé cet argent et risque de se trouver dans une situation inextricable.

Ne pourrait-on pas prévoir, monsieur le ministre — non pas aujourd'hui, mais à la faveur des navettes — l'échelonnement de tous remboursements ou toute autre solution?

Mme le président. Mme Gaspard, rapporteur, a présenté un amendement, n° 32, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi la première phrase du premier alinéa du texte proposé pour l'article 1153-1 du code civil :

« En toute matière, la condamnation à une indemnité emporte intérêts au taux légal même en l'absence de demande ou de disposition spéciale du jugement. »

La parole est à M. le rapporteur.

Mme Françoise Gaspard, rapporteur. Cet amendement vise à préciser le champ d'application du nouvel article 1153-1 du code civil, qui doit concerner aussi bien la matière délictuelle ou quasi délictuelle que le domaine contractuel.

Mme le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le garde des sceaux. Le Gouvernement accepte l'amendement n° 32.

Je désire répondre à la question posée par M. Jans.

Le cas que vous soulevez, monsieur le député, relève d'une situation commune : il s'agit de l'exécution provisoire d'une décision qui est très souvent en faveur du créancier, en l'occurrence de la victime, laquelle souhaite recevoir le plus vite possible, et de préférence dès le prononcé du jugement, une fraction, sinon la totalité, des dommages-intérêts.

Dans quelle situation va se trouver cette famille que vous citez si la cour d'appel infirme le jugement du tribunal correctionnel? Inévitablement, tout ou partie de l'indemnisation versée doit être remboursée et elle ne peut être conservée.

Vous relevez qu'une telle restitution créera des problèmes humains. Mais, si on l'interdit, on interdit par là même l'exécution provisoire, et nous ne le voulons pas.

Une réponse est fournie par le droit commun : l'article 1244 du code civil prévoit la possibilité d'obtenir des délais de remboursement en saisissant le juge des référés. Par conséquent, il n'est pas possible de procéder autrement que le prévoit l'article 29 du projet.

M. Parfait Jans. Nous pourrions au moins supprimer le remboursement des intérêts !

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 32.

(L'amendement est adopté.)

Mme le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 29, modifié par l'amendement n° 32.

(L'article 29, ainsi modifié, est adopté.)

Article 30.

Mme le président. « Art. 30. — L'article 3 de la loi n° 75-619 du 11 juillet 1975 relative au taux de l'intérêt légal est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 3. — En cas de condamnation résultant d'une décision de justice exécutoire, même par provision, le taux de l'intérêt légal est majoré de cinq points à l'expiration d'un délai de deux mois à compter du jour où le débiteur a reçu notification de la décision et a été mis en demeure de l'exécuter. A l'expiration d'un délai de quatre mois suivant cette formalité, le taux de l'intérêt légal est doublé de plein droit. »

La parole est à M. Roger Rouquette, inscrit sur l'article.

M. Roger Rouquette. Je profite de ce que nous retrouvons à cet article le problème des intérêts légaux pour revenir aux articles 14 et 16.

Pour que les choses soient claires, je précise amicalement que M. Alain Bonnet est intervenu à titre personnel. Le groupe socialiste soutient les dispositions présentées dans le projet de loi au sujet des intérêts légaux.

Je répète qu'il s'agit, par ces dispositions, de rendre moins inégaux les rapports entre la victime et les compagnies d'assurances. Elles vont dans le bon sens. Je tenais à faire cette mise au point.

Mme le président. Mme Gaspard, rapporteur, a présenté un amendement, n° 33, ainsi rédigé :

« A la fin de la première phrase du premier alinéa du texte proposé pour l'article 3 de la loi du 11 juillet 1975, supprimer les mots : « et a été mis en demeure de l'exécuter ».

La parole est à Mme le rapporteur.

Mme Françoise Gaspard, rapporteur. Cet amendement vise à supprimer l'obligation de mise en demeure du débiteur. Dès lors qu'une décision de justice est exécutoire, c'est-à-dire non sujette à la possibilité d'une voie de recours suspensive d'exécution, elle est susceptible d'exécution forcée dès sa notification.

Mme le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le garde des sceaux. Favorable.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 33.

(L'amendement est adopté.)

Mme le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 30, modifié par l'amendement n° 33.

(L'article 30, ainsi modifié, est adopté.)

Articles 31 et 32.

Mme le président. Je donne lecture de l'article 31 :

SECTION II

Des prescriptions.

« Art. 31. — L'article 2244 du code civil est modifié comme suit :

« Art. 2244. — Une citation en justice, même en référé, un commandement ou une saisie, signifiés à celui qu'on veut empêcher de prescrire, interrompent la prescription. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 31.

(L'article 31 est adopté.)

« Art. 32. — Après l'article 2270 du code civil, il est ajouté un article 2270-1 ainsi rédigé :

« Art. 2270-1. — Les actions en responsabilité civile extra-contractuelle se prescrivent par dix ans à compter de la manifestation du dommage ou de son aggravation. » — (Adopté.)

Article 33.

Mme le président. Je donne lecture de l'article 33 :

SECTION III

Des appels en déclaration de jugement commun.

« Art. 33. — Le dernier alinéa de l'article L. 397 du code de la sécurité sociale est modifié ainsi qu'il suit :

« L'intéressé ou ses ayants droit doivent indiquer, en tout état de la procédure, la qualité d'assuré social de la victime de l'accident, ainsi que les caisses de sécurité sociale auxquelles celle-ci est ou était affiliée pour les divers risques. Ils doivent appeler ces caisses en déclaration de jugement commun. A défaut du respect de l'une de ces obligations, la nullité du jugement sur le fond... » (la suite sans changement). »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 33.

(L'article 33 est adopté.)

Article 34.

Mme le président. « Art. 34. — Le deuxième alinéa de l'article 1046 du code rural est modifié ainsi qu'il suit :

« L'intéressé ou ses ayants droit doivent indiquer, en tout état de la procédure, la qualité d'assuré social de la victime de l'accident ainsi que les caisses de mutualité sociale agricole, auxquelles celle-ci était affiliée pour les divers risques. Ils doivent appeler ces caisses en déclaration de jugement commun. A défaut du respect de l'une de ces obligations la nullité de jugement sur le fond... » (la suite sans changement). »

Le Gouvernement a présenté un amendement, n° 49, ainsi rédigé :

« Dans le premier alinéa de l'article 34, substituer au mot : « deuxième », le mot : « quatrième ».

La parole est à M. le garde des sceaux.

M. le garde des sceaux. Cet amendement vise à rectifier un renvoi erroné dans l'article 1046 du code rural.

Mme le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Françoise Gaspard, rapporteur. Avis favorable.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 49.
(L'amendement est adopté.)

Mme le président. Mme Gaspard, rapporteur, a présenté un amendement, n° 34, ainsi rédigé :

« Dans la première phrase du deuxième alinéa de l'article 34, après les mots : « auxquelles celle-ci », insérer les mots : « est ou ».

La parole est à Mme le rapporteur.

Mme Françoise Gaspard, rapporteur. C'est un amendement purement rédactionnel.

Mme le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le garde des sceaux. Favorable.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 34.
(L'amendement est adopté.)

Mme le président. Mme Gaspard, rapporteur, a présenté un amendement, n° 35, ainsi rédigé :

« A la fin du deuxième alinéa de l'article 34, après les mots : « la nullité », substituer au mot : « de », le mot : « du ».

La parole est à Mme le rapporteur.

Mme Françoise Gaspard, rapporteur. Il s'agit d'un amendement purement rédactionnel.

Mme le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le garde des sceaux. Accord.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 35.
(L'amendement est adopté.)

Mme le président. Personne ne demande plus la parole?...
Je mets aux voix l'article 34, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 34, ainsi modifié, est adopté.)

Article 35.

Mme le président. « Art. 35. — L'article 1234-12 du code rural est complété par l'alinéa suivant :

« La victime ou ses ayants droit doivent appeler l'organisme assureur en déclaration de jugement commun ; à défaut, la nullité du jugement sur le fond pourra être demandée pendant deux ans à compter de la date à partir de laquelle ledit jugement est devenu définitif, soit à la requête du ministère public, soit à la demande de l'assureur ou du tiers responsable lorsque ces derniers y ont intérêt. »

Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix l'article 35.

(L'article 35 est adopté.)

Article 36.

Mme le président. « Art. 36. — Le premier alinéa de l'article 3 de l'ordonnance n° 59-76 du 7 janvier 1959 relative aux actions en réparation civile de l'Etat et de certaines autres personnes publiques est modifié comme suit :

« Lorsque la victime ou ses ayants droit engagent une action contre le tiers responsable, ils doivent appeler en déclaration de jugement commun la personne publique intéressée et indiquer la qualité qui leur ouvre droit aux prestations de celle-ci... (le reste sans changement). »

Mme Gaspard, rapporteur, a présenté un amendement n° 36, ainsi rédigé :

« Compléter le deuxième alinéa de l'article 36 par les mots : « , à peine de nullité ».

La parole est à Mme le rapporteur.

Mme Françoise Gaspard, rapporteur. Il s'agit là encore d'un amendement rédactionnel.

Mme le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le garde des sceaux. Accord.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 36.
(L'amendement est adopté.)

Mme le président. Personne ne demande plus la parole?...
Je mets aux voix l'article 36, modifié par l'amendement n° 36.

(L'article 36, ainsi modifié, est adopté.)

Article 37.

Mme le président. Je donne lecture de l'article 37 :

SECTION IV

Des rentes indemnitaires.

« Art. 37. — L'article 1^{er} de la loi n° 74-1118 du 27 décembre 1974 relative à la revalorisation de certaines rentes allouées en réparation du préjudice causé par un véhicule terrestre à moteur est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 1^{er}. — Sont majorées de plein droit, selon les coefficients de revalorisation prévus à l'article L. 455 du code de la sécurité sociale, les rentes allouées soit conventionnellement, soit judiciairement, en réparation du préjudice causé, du fait d'un accident de la circulation, à la victime ou, en cas de décès, aux personnes qui étaient à sa charge. »

La parole est à M. Alain Bonnet, inscrit sur l'article.

M. Alain Bonnet. Monsieur le garde des sceaux, n'aurait-il pas été souhaitable, à l'occasion de cette loi, que l'intervention du fonds de revalorisation des rentes soit étendue aux victimes de tous les accidents et non pas seulement à celles d'accidents de la circulation ? Cette idée est plutôt favorable et je me demande pourquoi cette suggestion n'a pas été retenue puisque le projet modifie la loi de 1974 qui en décide. Ce fonds, qui est alimenté par une taxe parafiscale, est actuellement très largement bénéficiaire et il pourrait donc agir plus largement.

Mme le président. La parole est à M. le garde des sceaux.

M. le garde des sceaux. Monsieur Bonnet, je n'ai pas d'éléments qui me permettent de vous répondre. Il s'agit là d'une question de financement. Nous verrons cela dans le cours des travaux.

Mme le président. Personne ne demande plus la parole?...

Je mets aux voix l'article 37.

(L'article 37 est adopté.)

Article 38.

Mme le président. « Art. 38. — Dans tous les cas où une rente a été allouée soit conventionnellement, soit judiciairement, en réparation d'un préjudice causé par un accident, le créancier peut demander au juge, lorsque sa situation personnelle le justifie, que les arrérages à échoir soient remplacés en tout ou en partie par un capital. »

Mme Gaspard, rapporteur, a présenté un amendement, n° 37, ainsi rédigé :

« Compléter l'article 38 par les mots : « suivant une table de conversion fixée par décret ».

La parole est à Mme le rapporteur.

Mme Françoise Gaspard, rapporteur. L'article 38 tend à permettre au créancier, en cas de rente allouée, de demander au juge, lorsque sa situation personnelle le justifie, que les arrérages à échoir soient remplacés en tout ou en partie par un capital.

Nous souhaitons à la fois pour faciliter le travail des juges et pour uniformiser la réglementation en la matière, qu'une table de conversion soit fixée par décret.

Mme le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le garde des sceaux. Favorable.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 37.
(L'amendement est adopté.)

Mme le président. Personne ne demande plus la parole?...
Je mets aux voix l'article 38, modifié par l'amendement n° 37.
(L'article 38, ainsi modifié, est adopté.)

Article 39.

Mme le président. Je donne lecture de l'article 39 :

CHAPITRE IV**ENTREE EN VIGUEUR ET DISPOSITIONS TRANSITOIRES**

« Art. 39. — La prescription prévue à l'article 32 en cours lors de l'entrée en vigueur de la présente loi sera acquise à l'expiration d'un délai de dix ans à compter de cette entrée en vigueur, à moins que la prescription telle qu'elle était fixée antérieurement ne soit acquise pendant ce délai. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 39.

(L'article 39 est adopté.)

Article 40.

Mme le président. « Art. 40. — Les autres dispositions de la présente loi entreront en vigueur le premier jour du sixième mois qui suit la date de sa publication.

« Toutefois, les dispositions des articles 1^{er} à 5 et 10 à 28 ne sont pas applicables aux accidents survenus avant la date d'entrée en vigueur de la présente loi. »

Mme Gaspard, rapporteur, a présenté un amendement, n° 38, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi l'article 40 :

« Les autres dispositions de la présente loi entreront en vigueur le premier jour du sixième mois qui suit la date de sa publication. Toutefois :

« — les dispositions des articles 1^{er} à 5 s'appliqueront dès la publication de la présente loi, y compris aux accidents survenus avant cette date et n'ayant donné lieu ni à une transaction ni à une décision de justice passée en force de chose jugée ;

« — les dispositions des articles 10 à 28 ne sont pas applicables aux accidents survenus avant la date d'entrée en vigueur de la présente loi. »

La parole est à Mme le rapporteur.

Mme Françoise Gaspard, rapporteur. La commission a estimé que la date d'entrée en vigueur de la loi devait être fixée avec précision. Elle présente à cet égard un amendement qui tend à permettre l'application des articles 1^{er} à 5 aux accidents survenus avant l'entrée en vigueur de la loi dès lors qu'ils n'auront donné lieu ni à une transaction ni à une décision de justice passée en force de chose jugée.

Mme le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le garde des sceaux. Je vois l'intérêt de l'amendement n° 38. Pour y avoir bien réfléchi, la mesure qu'il propose me préoccupe dans la mesure où elle crée une disparité qui me paraît injuste entre les victimes.

Certes, la date de mise en application du texte doit être arrêtée avec précision. Une chose est de prévoir que les victimes d'accidents intervenus à partir de telle date seront soumise au régime nouveau d'indemnisation ; autre chose est d'instaurer un système en application duquel des victimes frappées le même jour bénéficieraient d'un régime plus ou moins favorable selon la durée des procédures et la diligence éventuelle des avocats et des magistrats.

Il y aurait, là, une sorte de disparité à partir d'éléments extérieurs au fait lui-même, qui me gêne. C'est la raison pour laquelle je souhaite que nous réfléchissions encore au cours des travaux parlementaires et que l'amendement soit retiré.

Mme le président. La parole est à Mme le rapporteur.

Mme Françoise Gaspard, rapporteur. La réflexion est en effet souhaitable. Mais si nous sommes « frileux » sur cette question, nous risquons de voir se perpétuer encore pendant longtemps la jurisprudence Desmares et ses contradictions, que ce texte tend précisément à éliminer.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 38.
(L'amendement est adopté.)

Mme le président. En conséquence, ce texte devient l'article 40.

Article 41.

Mme le président. « Art. 41. — Pendant un délai de deux ans à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi, le délai de huit mois prévu à l'article 10 est porté à douze mois, et le délai prévu à l'article 12 est porté à huit mois. Pendant la même période, le délai prévu à l'article 19 est porté à deux mois lorsque le débiteur de l'indemnité de réparation est l'Etat, une collectivité publique, une entreprise ou un organisme pour lesquels une dérogation a été accordée en vertu de l'article L. 211-3 du code des assurances. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 41.

(L'article 41 est adopté.)

Mme le président. Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.

Je suis saisie par le groupe socialiste d'une demande de scrutin public.

Le scrutin va être annoncé dans le Palais.

Mme le président. Je prie Mmes et MM. les députés de bien vouloir regagner leur place.

Le scrutin est ouvert.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme le président. Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants.....	367
Nombre de suffrages exprimés.....	387
Majorité absolue.....	184
Pour l'adoption.....	362
Contre	5

L'Assemblée nationale a adopté.

— 3 —

ORDRE DU JOUR

Mme le président. Ce soir, à vingt et une heures trente, deuxième séance publique :

Discussion, en troisième et dernière lecture, de la proposition de loi n° 2500, complétant la loi n° 84-743 du 1^{er} août 1984, relative à l'exploitation des services de radiotélévision mis à la disposition du public sur un réseau câblé (rapport n° 2501 de M. Bernard Schreiner, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales) ;

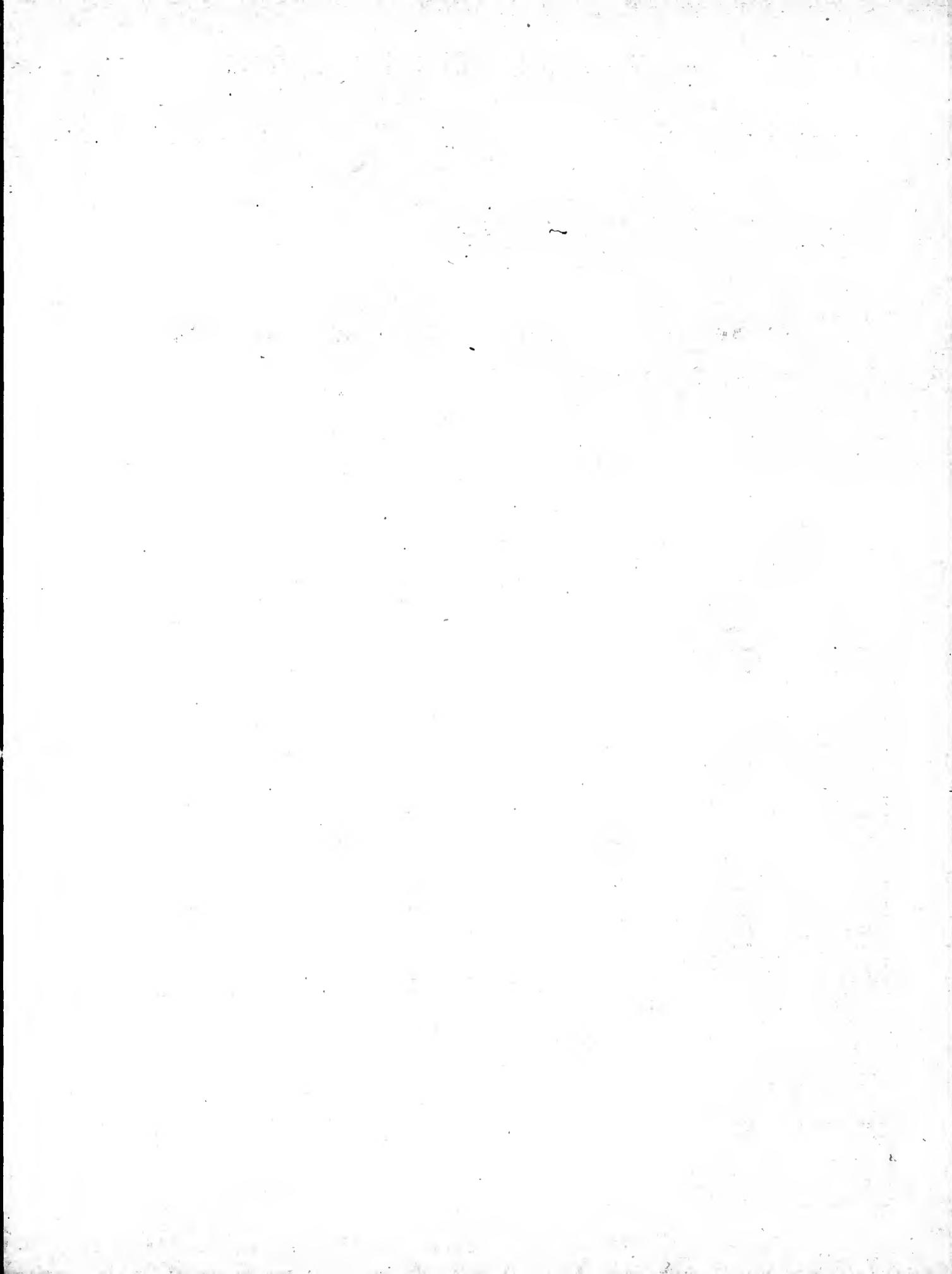
Discussion de la proposition de loi, adoptée par le Sénat, n° 1144 portant réforme de l'organisation régionale du tourisme (rapport n° 2447 de M. Jean-Pierre Destraide, au nom de la commission de la production et des échanges).

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-neuf heures vingt-cinq.)

Le Directeur du service du compte rendu sténographique de l'Assemblée nationale,

LOUIS JEAN.



ANNEXE AU PROCÈS-VERBAL

DE LA

1^{re} Séance du Lundi 17 Décembre 1984.

SCRUTIN (N° 776)

Sur l'ensemble du projet de loi améliorant la situation des victimes d'accidents de la circulation et accélérant les procédures d'indemnisation.

Nombre des votants	367
Nombre des suffrages exprimés	367
Majorité absolue	184
Pour l'adoption	362
Contre	5

L'Assemblée nationale a adopté.

Ont voté pour :

MM.	Bois.	Dehoux.	Gallet (Jean).	Lejeune (André).	Pistre.
Adevah-Pœuf.	Bonnemaison.	Deianoë.	Garcin.	Le Meur.	Planchou.
Alaize.	Bonnet (Alain).	Delehedde.	Garmendia.	Leonetti.	Poignant.
Alfonsi.	Bonrepaux.	Delfosse.	Garrouste.	Léotard.	Poperen.
Alphandery.	Borel.	Deilise.	Mme Gaspard.	Le Pensec.	Forelli.
Anciant.	Boucheron	Denvers.	Gaudin.	Ligot.	Portheault.
Ansart.	(Charente).	Derosier.	Gengenwin.	Loncle.	Pourchon
Asensi.	Boucheron	Desanlis.	Germon.	Luisi.	Prat.
Aubert (François d').	(Ile-et-Vilaine).	Deschaux-Beaume.	Giollitti.	Madrelle (Bernard).	Prouvost (Pierre).
Aumont.	Bourget	Desgranges.	Giovannelli.	Maheas	Troveux (Jean).
Badet.	Bourguignon.	Desseln.	Giscard d'Estaing	Maisonnat.	Mme Provost (Eliane).
Balligand.	Braine.	Destrade.	(Valéry).	Malandain.	Queyranne.
Bally.	Brocard (Jean).	Dhaïlle.	Mme Goeuriot.	Malgras.	Ravassard.
Balmigère.	Brochard (Albert).	Dollo.	Gourmelon.	Marcellin.	Raymond.
Bapt (Gérard).	Brune (Alain).	Dominiati.	Goux (Christien).	Marchais.	Renard.
Barailla.	Brunet (André).	Douyère.	Gouze (Hubert).	Marchand.	Renault.
Bardin.	Brunhes (Jacques).	Drouin.	Gouzes (Gérard).	Mas (Roger).	Richard (Alain).
Barre.	Bustin.	Ducloné.	Gréard.	Massaud (Edmond).	Rieubon.
Barrot.	Cabé.	Dumont (Jean-Louis).	Grimont.	Masse (Marius).	Rigal (Jean).
Barthe.	Cambolive.	Dupilat.	Guyard.	Massion (Marc).	Rigaud.
Bartolone.	Cartelet.	Duranc.	Haesebroeck.	Massot (François).	Rimbault.
Bassinnet.	Cartraud.	Durieux (Jean-Paul).	Hage.	Mathieu (Gilbert).	Rival (Maurice).
Bateux.	Cassaing.	Durorméa.	Hauteceœur.	Mathus.	Robin.
Battist.	Castor.	Durc re.	Haye (Kléber).	Maujouan du Gasset.	Rodet.
Bayard.	Cathala.	Dur	Hermier.	Mayoud.	Roger (Emile).
Bayou.	Caumont (de).	Duta J.	Mme Horvath.	Mazoin.	Roger-Machart.
Beaufils.	Césaire.	Escutia.	Hory.	Méhaignerie.	Rossinot.
Beaufort.	Mme Chaigneau.	Esmonin.	Houteer.	Mellick.	Rouquet (René).
Bèche.	Chaufraut.	Estier.	Huguet.	Menga.	Rouquette (Roger).
Becq.	Chapuis.	Evin.	Huyghues	Mercieca.	Rousseau.
Bédoussac.	Charles (Bernard).	Faugaret.	des Etages.	Mesmin.	Sainte-Marie.
Beix (Roland).	Charpentier.	Fèvre.	Ibanès.	Mestre.	Sanmarco.
Bellon (André).	Charzat.	Mme Flévet.	Istace.	Metals.	Santa Cruz.
Belorgey.	Chaubard.	Floury.	Mme Jacq (Marie).	Metzinger.	Santrot.
Beltrame.	Chauveau.	Florjan.	Mme Jacquaint.	Michel (Claude).	Sapin.
Benedetti.	Chénard.	Forn.	Jagoret.	Michel (Henri).	Sarre (Georges).
Benedictière.	Chevallier.	Fouchier.	Jalton.	Michel (Jean-Pierre).	Schiffler.
Bérégovoy (Michel).	Chomat (Paul).	Fourné.	Jans.	Mitterrand (Gilbert).	Schreiner.
Bernard (Jean).	Chouat (Didier).	Foyer.	Jaros.	Mocœur.	Seitlinger.
Bernard (Pierre).	Coffineau.	Mme Frachon.	Join.	Montdargent.	Sénéa.
Bernard (Roland).	Collin (Georges).	Mme Fraysse-Cazalis.	Joseph.	Montergnolo.	Mme Sicard.
Berson (Michel).	Collomb (Gérard).	Frêche.	Jospin.	Moreau (Paul).	Soisson.
Bertile.	Colonna.	Frelaut.	Josselin.	Morteletie.	Mme Soum.
Besson (Louis).	Combastell.	Gabarrou.	Jourdan.	Moulinet.	Soury.
Billardon.	Couqueberg.	Gallard.	Journet.	Moutoussamy.	Mme Sublet.
Billon (Alain).	Coulliet.		Julien.	Natiez.	Suchod (Michel).
Birraux.	Couqueberg.		Kergueris.	Neletz.	Sueur.
Bladt (Paul).	Darlot.		Kochi.	Mme Nevoux.	Tabanou.
Blanc (Jacques).	Daasonville.		Kuchelda.	Nilea.	Taddel.
Blisko.	Déferge.		Labazée.	Notebart.	Tavernier.
Bocquet (Alain).	Defontaine.		Laborde.	Odru.	Teissière.
			Lacombe (Jean).	Oehler.	Testu.
			Lagorce (Pierre).	Olmeta.	Théaudin.
			Laignel.	Ornano (Michel d').	Tinseau.
			Lajoinie.	Ortet.	Tondon.
			Lambert.	Mme Osselin.	Tourné.
			Lambertin.	Mme Patrat.	Mme Toutain.
			Lareng (Louis).	Patriat (François).	Vacant.
			Larroque.	Pen (Albert).	Vadepied (Guy).
			Lassale.	Pénicaud.	Valloff.
			Laurent (André).	Fernin.	Vennin.
			Laurissegua.	Ferrier.	Verdon.
			Lavédrine.	Perrut.	Vial-Massat.
			Le Bail.	Pesce.	Vidal (Joseph).
			Leborne.	Peuziat.	Villette.
			Le Coadic.	Philibert.	Vivien (Alain).
			Mme Lecuir.	Pidjot.	Vouillot.
			Le Drian.	Pierret.	Wilquin.
			Le Foll.	Pignion.	Worms.
			Le Franc.	Pinard.	Zarka.
			Le Gara.		Zuccarelli.
			Legend (Joseph).		

Ont voté contre :

MM. Chirac, Kaspereit, Labbé, Lauriol et Toubon.

N'ont pas pris part au vote :

MM.

André.
Anquer.
Aubert (Emmanuel).
Audinot.
Bachelet.
Barnier.
Bas (Pierre).
Baudouin.
Baumel.
Bégault.
Benouville (de).
Bergelin.
Bigéard.
Bourg-Broc.
Bouvard.
Branger.
Brial (Benjamin).
Briand.
Briane (Jean).
Mme Cacheux.
Caro.
Cavallé.
Chaban-Delmas.
Charle.
Charles (Serge).
Chasseguet.
Clément.
Colnat.
Corrèze.
Cousté.
Couve de Murville.
Dallet.
Dassault.
Debré.
Delatre.
Deniau.
Deprez.
Dousset.
Durr.
Esdras.
Falala.
Fillon (François).

Floch (Jacques).
Fontaine.
Fossé (Roger).
Frédéric-Dupont.
Fuchs.
Galley (Robert).
Gantier (Gilbert).
Bas (Pierre).
Gascher.
Gastines (de).
Geng (Francis).
Gisinger.
Gossuff.
Godefroy (Pierre).
Godfrain (Jacques).
Gorse.
Goulet.
Grussenmeyer.
Guichard.
Haby (Charles).
Haby (René).
Hamel.
Hamelin.
Mme Harcourt
(Florence d').
Harcourt
(François d').
Mme Hauteclocqua
(de).
Hunsault.
Inchauspé.
Julia (Didier).
Juventin.
Krieg.
La Combe (René).
Laffleur.
Lancien.
Lestas.
Lipkowski (de).
Madelin (Alain).
Marcus.
Masson (Jean-Louis).
Mauger.

Médecin.
Messmer.
Micaux.
Millon (Charles).
Miossec.
Mme Missoffe.
Narquin.
Noir.
Nungesser.
Paccou.
Perbet.
Péricard.
Petit (Camille).
Peyrefitte.
Pinte.
Pons.
Préaumont (de).
Proriol.
Raynal.
Richard (Lucien).
Rocca Serra (de).
Rocher (Bernard).
Royer.
Sablé.
Salmon.
Santonl.
Sautier.
Séguin.
Sergheraert.
Sprauer.
Stasi.
Stirn.
Tiberi.
Tranchant.
Valleix.
Vivien (Robert-André).
Vuillaume.
Wacheux.
Wagner.
Weisenhorn.
Zeller.

N'ont pas pris part au vote :

M. Louis Mermez, président de l'Assemblée nationale, et Mme Louise Moreau, qui présidait la séance.

ANALYSE DU SCRUTIN

Groupe socialiste (285) :

Pour : 280 ;

Non-votants : 5 : M. Briand, Mme Cacheux, MM. Floch (Jacques), Mermez (président de l'Assemblée nationale) et Wacheux.

Groupe R. P. R. (89) :

Pour : 1 : M. Foyer ;

Contre : 5 : MM. Chirac, Kaspereit, Labbé, Lauriol et Toubon ;

Non-votants : 83.

Groupe U. D. F. (63) :

Pour : 36 ;

Non-votants : 27 : MM. Baudouin, Bégault, Bigéard, Bouvard, Briane (Jean), Caro, Clément, Dallet, Déprez, Dousset, Esdras, Fuchs, Gantier (Gilbert), Geng (Francis), Haby (René), Hamel, Mme Harcourt (Florence d'), MM. Harcourt (François d'), Lestas, Madelin (Alain), Micaux, Millon (Charles), Mme Moreau (Louise) (président de séance), MM. Proriol, Sautier, Stasi et Zeller.

Groupe communiste (44) :

Pour : 44.

Non-inscrits (10) :

Pour : 1 : M. Pldjot.

Non-votants : 9 : MM. Audinot, Branger, Fontaine, Hunsault, Juventin, Royer, Sablé, Sergheraert et Stirn.

Mises au point au sujet du présent scrutin.

M. Briand, Mme Cacheux, MM. Jacques Floch et Wacheux, portés comme « n'ayant pas pris part au vote », ont fait savoir qu'ils avaient voulu voter « pour ».

Mises au point au sujet d'un vote.

A la suite du scrutin (n° 775) sur l'ensemble du projet de loi relatif aux installations classées pour la protection de l'environnement (*Journal officiel*, débats A. N., du 12 décembre 1984, p. 6840), MM. Audinot et Fontaine, portés comme « n'ayant pas pris part au vote », ont fait savoir qu'ils avaient voulu « s'abstenir volontairement ».