

La Tribune de l'assurance

Accueil > Juridique > Jurisprudence > **Loi Badinter : les accidents sur voie propre n'ouv...**

JURISPRUDENCE

Loi Badinter : les accidents sur voie propre n'ouvrent pas droit à indemnisation

PAR BETUL ILER, AVOCAT À LA COUR, DOCTEUR EN DROIT, TRILLIAT & ASSOCIÉS - LE 24/03/2020

Par un arrêt récent, la Cour de cassation vient préciser les contours de la notion de « voie propre » d'un tramway ou d'un train, laquelle selon la cour s'entend comme une voie non ouverte à la circulation et clairement rendue distincte des voies de circulation des autres usagers par une matérialisation physique.



Trillat & Associés



La loi n° 85-677 du 5 juillet 1985, dite loi Badinter, prévoit, au profit de la victime d'un accident de la circulation impliquant un véhicule terrestre à moteur, un droit à indemnisation de son préjudice corporel sur la base d'un régime autonome. Cette loi exclut le bénéfice de l'indemnisation aux victimes d'accident de la circulation dans lequel sont

impliqués des chemins de fer et des tramways circulant sur des voies qui leur sont propres. Le législateur n'a pas jugé opportun de définir cette notion de « voie propre », laissant délibérément un espace d'interprétation aux magistrats. C'est dans cette logique interprétative que vient s'inscrire cet arrêt de la Cour de cassation du 5 mars 2020 publié au *Bulletin*.

Le 24 décembre 2012, une personne a été heurtée par un tramway de la société Kéolis, entreprise privée de transport public, assurée auprès de la compagnie d'assurance Allianz Eurocourtage. La victime a alors assigné ces dernières en réparation de ses préjudices, en présence de la Caisse primaire d'assurance maladie de la Gironde, sur le fondement de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985, dite loi Badinter.

L'arrêt rendu par la cour d'appel de Bordeaux en date du 30 novembre 2018 ayant confirmé la décision de rejet d'indemnisation rendue par les premiers juges, la victime a formé un pourvoi devant la Cour de cassation.

Les motifs de l'arrêt rendu par la cour d'appel de Bordeaux

La cour d'appel a confirmé le jugement rendu par les premiers juges rejetant la demande d'indemnisation de la victime sur le fondement de la loi du 5 juillet 1985. Pour justifier sa décision, la cour d'appel a indiqué que l'accident avait eu lieu sur une partie de la voie réservée à la circulation du tramway, non fréquentée par des piétons ou d'autres véhicules. Cela excluait *de facto* l'application de la loi du 5 juillet 1985.

Cette décision s'inscrit dans la lignée de la jurisprudence antérieure de la Cour de cassation qui est clairement en faveur d'une interprétation restrictive de la notion de « voie propre » des tramways et des chemins de fer.

Si le tramway circule sur une voie ferrée implantée sur la chaussée dans un couloir de circulation qui lui est réservé, délimité d'un côté par le trottoir et de l'autre par une ligne blanche continue, il s'agit d'une « voie propre » (Cass. 2^e civ., 18 oct. 1995, n° 93-19.146). Si le tramway traverse un carrefour ouvert aux autres usagers de la route, il ne circule plus sur une « voie propre » (Cass. 2^e civ., 16 juin 2011, n° 10-19.491).

Dans le cas d'espèce, l'accident a eu lieu sur une partie de la voie du tramway ne donnant aucun accès aux autres usagers et clairement délimitée par des marquages. Le tramway circulait ainsi sur une voie qui lui était propre, exclue du champ d'application de la loi du 5 juillet 1985. C'est donc à ce titre que les premiers juges et la cour d'appel ont considéré que la demande d'indemnisation de la victime fondée sur ladite loi était injustifiée.

Contestant cette analyse, la victime a porté l'affaire devant la Cour de cassation dans l'espoir d'obtenir un revirement de jurisprudence.

Au moyen de son pourvoi, la victime a tenté d'expliquer qu'une voie ne pouvait être dite propre que si elle était intégralement fermée aux piétons et aux autres véhicules. Or, en l'espèce, les rails sur lesquels circulait le tramway l'ayant heurtée étaient traversés par un passage piéton et par un carrefour permettant la circulation des autres véhicules. Compte tenu de ces éléments, la voie n'était pas propre au tramway. La Cour de cassation n'a pas suivi ce raisonnement.

Les motifs de l'arrêt rendu par la Cour de cassation

La Cour de cassation a rejeté le pourvoi formé par la victime au visa de l'article 1^{er} de la loi du 5 juillet 1985, et s'est saisie de l'occasion pour clarifier la notion de « voie propre » du tramway en regroupant tous les critères déterminés dans ses arrêts précédents.

La cour a ainsi considéré qu'une « voie propre » se définissait comme « *une voie non ouverte à la circulation et rendue distincte des voies de circulation des véhicules par une matérialisation physique* ».

Nous devons comprendre de cette définition que, lorsque le lieu de l'accident se situe sur la partie de la voie du tramway ou du chemin de fer fermée à la circulation et clairement distincte des voies de circulation des véhicules par une matérialisation physique, il s'agit de « voie propre » ne permettant pas l'application de la loi du 5 juillet 1985.

En revanche, si le lieu de l'accident se situe sur la partie de la voie du tramway ou du chemin de fer ouverte à la circulation, ne comportant aucune fermeture matérialisée par des éléments physiques, il ne s'agit pas de « voie propre », la loi du 5 juillet 1985 est alors applicable.

C'est donc à une analyse *in concreto* que doivent se livrer les juges du fond dans le cadre des litiges impliquant des chemins de fer ou des tramways.

C'est ce qu'a très justement fait la cour d'appel de Bordeaux en appréciant la notion de « voie propre » uniquement sur la parcelle où a eu lieu l'accident. Les voies du tramway n'étaient pas ouvertes à la circulation et étaient rendues distinctes des voies de circulation des véhicules par des barrières. Le point de choc ne se situait donc pas sur le passage piéton mais sur une voie propre du tramway après le passage piéton. Dans de telles conditions, la Cour de cassation ne pouvait qu'approuver l'arrêt rendu par les juges du fond.

Conclusion

Par cet arrêt publié au *Bulletin*, la Cour de cassation vient préciser les contours de la notion de « voie propre » d'un tramway ou d'un train, laquelle s'entend comme une voie non ouverte à la circulation et clairement rendue distincte des voies de circulation des autres usagers par une matérialisation physique.

Si les juges s'efforcent autant que faire se peut à étendre le champ d'application de la loi du 5 juillet 1985 afin de permettre aux victimes d'accidents de la circulation de bénéficier d'un régime spécial d'indemnisation, ils ne peuvent aller au-delà de la lettre de la loi excluant les accidents survenus sur une « voie propre ».

Ces victimes se verront contraintes de fonder leur demande d'indemnisation sur le régime de droit commun bien que ce dernier soit moins favorable à leur égard.

[Cass., 2^e Civ. 5 mars 2020, n° 19-11.411, P+B+I](#)

A LIRE AUSSI



JURISPRUDENCE

Responsabilité du maître d'ouvrage : précisions sur la portée de l'interruption et de la suspension de la prescription quinquennale

Par cet important arrêt PBRI du 19 mars 2020, la Cour de cassation rappelle que l'interruption puis la suspension de la prescription quinquennale de l'action en responsabilité...

[> Lire la suite](#)



JURISPRUDENCE LAMY

Assurance perte d'exploitation : une victoire (provisoire) pour les entrepreneurs

Par une décision du 22 mai, le tribunal de commerce de Paris ordonne en référé à Axa France d'indemniser un restaurateur parisien des pertes qu'il a subi du fait de la fermeture...

[> Lire la suite](#)



JURISPRUDENCE

Assurance construction et exclusion de la garantie décennale : le feu rouge de la Cour de cassation

Le régime de la responsabilité décennale serait-il, aux yeux de la Cour de cassation, une citadelle imprenable, et son ordre public à jamais inattaquable, en dépit de la volon...

[> Lire la suite](#)

La Tribune de l'assurance Tous droits réservés