



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

CITEZ-NOUS DE LA FAÇON SUIVANTE :

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 5 mars 2020, n° 19-11411, PBI, *bjda.fr* 2020, n° 68, note R. Bigot.

### **Le dernier combat pour la distinction voie propre/voie partagée induite par la loi Badinter ?**

**Cass. 2<sup>e</sup> civ., 5 mars 2020, PBI, n° 19-11411**

**Assurance automobile - Loi 5 juillet 1985 dite Badinter - Accident de tramway - Piéton – Voie propre – Loi 5 juillet 1985 inapplicable.**

*L'accident, dont a été un victime un piéton, ayant eu lieu sur une portion de voie réservée exclusivement à la circulation du tramway, n'est pas soumis au régime d'indemnisation de la loi du 5 juillet 1985 dite Badinter.*

Le 24 décembre 2012, une femme, en qualité de piéton, a été heurtée par un tramway. La société exploitante bénéficiait d'une couverture délivrée par une société d'assurance. La victime a assigné ces sociétés, assurée et assureur, en présence de la caisse primaire d'assurance maladie, afin d'obtenir l'indemnisation de ses préjudices.

La Cour d'appel de Bordeaux, par un arrêt rendu le 30 novembre 2018 (CA Bordeaux, 1<sup>re</sup> chambre civile, 30 novembre 2018), a confirmé le jugement ayant rejeté les demandes de la victime fondées sur l'application de la loi du 5 juillet 1985 tendant à l'indemnisation par l'assureur du tramway de son entier dommage subi à la suite de l'accident du 24 décembre 2012.

La victime a soutenu, à l'appui de son pourvoi, que « *les tramways sont exclus du domaine d'application de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 s'ils circulent sur une voie qui leur est propre ; qu'un tramway n'est censé circuler sur une voie qui lui est propre que si l'assiette de son parcours a été rendue inaccessible aux piétons et aux autres véhicules ; qu'en l'espèce, la cour d'appel a expressément constaté que les rails sur lesquels circulait le tramway ayant heurté Mme Q..., lors de l'accident du 24 décembre 2012, étaient traversés par un passage piéton et par un carrefour permettant la circulation des autres véhicules, de sorte que la voie n'était pas propre audit tramway et que la loi du 5 juillet 1985 était applicable ; qu'en déboutant ensuite la victime de sa demande d'indemnisation de son entier dommage subi en raison de cet accident dans la mesure où, selon la cour d'appel, l'accident avait eu lieu sur une portion de voie réservée à la circulation du tramway l'ayant percutée, la cour d'appel a ajouté à la loi une condition qu'elle ne comporte pas relative à la nécessité que la voie de circulation du tramway*

*soit propre au lieu de l'accident, en violation de l'article 1 de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 ».*

La Cour de cassation, par un arrêt rendu le 5 mars 2020, a néanmoins rejeté le pourvoi en rappelant tout d'abord le principe textuel, selon lequel *« les dispositions du chapitre 1<sup>er</sup> de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985, régissant l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation, sont applicables, selon l'article 1<sup>er</sup> de cette loi, aux victimes d'accidents dans lesquels est impliqué un véhicule terrestre à moteur ainsi que ses remorques ou semi-remorques, à l'exception des chemins de fer et des tramways circulant sur des voies qui leur sont propres »*<sup>1</sup>.

La Haute juridiction a ensuite jugé *« qu'ayant relevé d'une part qu'au lieu de l'accident les voies du tramway n'étaient pas ouvertes à la circulation et étaient clairement rendues distinctes des voies de circulation des véhicules par une matérialisation physique au moyen d'une bordure légèrement surélevée afin d'empêcher leur empiètement, que des barrières étaient installées de part et d'autre du passage piétons afin d'interdire le passage des piétons sur la voie réservée aux véhicules, qu'un terre-plein central était implanté entre les deux voies de tramway visant à interdire tout franchissement, que le passage piétons situé à proximité était matérialisé par des bandes blanches sur la chaussée conduisant à un revêtement gris traversant la totalité des voies du tramway et interrompant le tapis herbeux et pourvu entre les deux voies de tramway de poteaux métalliques empêchant les voitures de traverser mais permettant le passage des piétons, et retenu d'autre part que le point de choc ne se situait pas sur le passage piétons mais sur la partie de voie propre du tramway après le passage piétons, c'est sans encourir les griefs du moyen que la cour d'appel a retenu que l'application de la loi du 5 juillet 1985 était exclue dès lors que l'accident avait eu lieu sur une portion de voie réservée exclusivement à la circulation du tramway »*<sup>2</sup>.

Dès lors que les dommages ont été causés par un accident de la circulation survenu entre deux véhicules à moteur, en principe obligatoirement assurés depuis la loi n° 58-208 du 27 février 1958<sup>3</sup>, la loi du 5 juillet 1985 s'applique pour les indemniser. Tandis qu'auparavant l'assureur restait en retrait derrière le responsable, il est depuis 1985 *« poussé en première ligne, il est le personnage capital dans la réalisation du droit à indemnisation »*<sup>4</sup>. Il incombe même à la juridiction du fond, pour trancher le litige, de faire application, au besoin d'office, des dispositions d'ordre public de cette loi Badinter<sup>5</sup>. Mais en présence d'un engin sur rails – train ou tramway –, le régime de responsabilité du transporteur ferroviaire diffère<sup>6</sup>.

---

<sup>1</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 5 mars 2020, n° 19-11411, FPBI.

<sup>2</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 5 mars 2020, n° 19-11411, FPBI.

<sup>3</sup> A. Cayol et R. Bigot (dir.), *Le droit des assurances en tableaux*, Ellipses, 2020 : *« Toute personne physique ou toute personne morale autre que l'Etat, dont la responsabilité civile peut être engagée en raison de dommages subis par des tiers résultant d'atteintes aux personnes ou aux biens dans la réalisation desquels un véhicule est impliqué, doit, pour faire circuler celui-ci, être couverte par une assurance garantissant cette responsabilité »* (C. assur., art. L. 211-1). *« On entend par "véhicule" tout véhicule terrestre à moteur, c'est-à-dire tout véhicule automoteur destiné à circuler sur le sol et qui peut être actionné par une force mécanique sans être lié à une voie ferrée, ainsi que toute remorque, même non attelée »* (C. assur., art. L. 211-1), étant précisé que les chemins de fer et tramways ne sont pas concernés (C. assur., art. L. 211-2). *L'obligation d'assurance s'applique dès lors aux trottinettes électriques et autres engins de déplacement personnel tels que les hoverboards, mono-wheels et gyropodes (FGAO, communiqué du 18 juin 2019) ».*

<sup>4</sup> J. Carbonnier, *Droit civil, t. 2, Les obligations*, PUF coll. Quadrige, 2004, p. 2379, n° 1186.

<sup>5</sup> R. Bigot sous Cass. 2<sup>e</sup> civ., 5 juill. 2018, n° 17-19738, *bjda.fr* 2018, n° 58.

<sup>6</sup> R. Bigot, *Le régime de responsabilité du transporteur ferroviaire : marche arrière toute !*, sous Cass. 1<sup>re</sup> civ., 11 déc. 2019, n° 18-13840, PBRI, Lexbase Hebdo édition privée n° 811 du 30 janv. 2020.

Côté route, la victime « protégée » a la certitude d'être indemnisée intégralement, à moins qu'elle n'ait commis une faute inexcusable qui serait également la cause exclusive de l'accident, laquelle est rarement retenue pour un piéton et quasi introuvable pour un cycliste<sup>7</sup>. Côté rails, on fait appel à l'article 1242, alinéa 1, du Code civil (ancien article 1384, alinéa 1), les juges du fond ayant dans l'affaire commentée retenu l'exonération partielle du gardien après avoir constaté que la faute de la victime n'était pas imprévisible. Le Doyen Carbonnier s'évertuait à introduire la responsabilité générale du fait des choses en soulignant que « *l'homme sait, d'enfance, que les choses, inanimées, mais non point immobiles, peuvent lui causer du mal. Contre le maléfice des choses, le droit civil ne le protège qu'après coup, par une obligation de réparation qu'il fait peser sur le gardien de la chose* »<sup>8</sup>.

Il existe cependant quelques zones grises pour connaître, parfois, lequel de ces deux régimes mérite application. La loi Badinter n'étant applicable qu'aux seuls accidents de la circulation impliquant un véhicule terrestre à moteur, à l'exclusion des chemins de fer et des tramways circulant sur des voies propres, il se trouve en effet que « *la détermination de ces dernières voies, étant une question de fait, peut s'avérer délicate comme le montre cet arrêt du 5 mars 2020* »<sup>9</sup>.

La question qui se posait donc devant la Haute cour consistait à savoir si la loi du 5 juillet 1985 s'appliquait pour un tel accident de tramway, ce qui l'invitait à « *s'interroger sur la notion de voie propre visée à l'article 1<sup>er</sup> de la loi Badinter et à en préciser la portée. À quel moment une voie empruntée par un tramway perd-elle son caractère propre ? Plus précisément, le caractère propre de la voie s'apprécie-t-il sur le trajet global du véhicule ou sur la portion de voie où s'est produit l'accident ?* »<sup>10</sup>.

Si la victime a entendu faire admettre que l'accident était survenu sur un passage piéton ouvert sur une voie commune à la circulation de tous les véhicules pour éviter tout débat, l'ensemble des juges saisis dans cette affaire ont néanmoins considéré qu'il s'agissait d'une portion de voie réservée à la circulation du tramway. Plus précisément, « *le caractère propre d'une voie de tramway s'apprécie à l'endroit de l'accident* »<sup>11</sup>.

Pour les magistrats du quai de l'horloge, sans qu'aucune condition ne soit ajoutée à la loi, l'exclusion de la loi Badinter pouvait se déduire « *des éléments de fait constatés : - un accident sur des voies non ouvertes à la circulation, insusceptibles d'empiètement (bordure surélevée, terre-plein central et poteaux métalliques entre les deux voies de tramway) ; - un passage piéton entouré de barrières empêchant les piétons de passer sur la voie réservée aux véhicules ; - et enfin un accident, non pas survenu sur le passage piéton, mais sur la voie propre du tramway située juste après celui-là* »<sup>12</sup>.

---

<sup>7</sup> R. Bigot sous Cass. 2<sup>e</sup> civ., 28 mars 2019, n° 18-14125, n° 18-15855, PB, *bjda.fr* 2019, n° 63 : « *Seule est inexcusable au sens de l'article 3 de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 la faute volontaire d'une exceptionnelle gravité exposant sans raison valable son auteur à un danger dont il aurait dû avoir conscience. Ne caractérise pas une telle faute l'arrêt qui retient que deux adolescents cyclistes ont volontairement emprunté, de nuit, la route départementale au lieu de la piste cyclable pour rentrer plus vite, alors qu'ils connaissaient les lieux, qu'ils avaient conscience du danger et qu'ils circulaient sur des vélos dépourvus de tout éclairage ou d'équipement lumineux ou réfléchissant* ».

<sup>8</sup> J. Carbonnier, *Droit civil, t. 2, Les obligations*, PUF coll. Quadrige, 2004, p. 2352, n° 1171.

<sup>9</sup> S. Abravanel-Jolly, Loi Badinter inapplicable à un accident de tramway survenu sur une voie propre, *LEDA* 2020, n° 4, n° 112q2, p. 2.

<sup>10</sup> A. Hacene, Accident de la circulation : précisions sur la notion de « voie propre », *Dalloz Actualité*, 24 avr. 2020.

<sup>11</sup> *Ibid.*

<sup>12</sup> S. Abravanel-Jolly, *op. cit.*, *LEDA* n° 4, n° 112q2, p. 2.

Cette décision s'inscrit dans la continuité de la jurisprudence écartant expressément de la loi du 5 juillet 1985 ce genre d'accidents survenus sur les voies réservées à l'engin ferroviaire, qu'il s'agisse de chemins de fers dotés de passages à niveau ouverts aux usagers de la route<sup>13</sup> ou qu'il s'agisse de tramways circulant sur une voie dotée d'un caractère propre distinct, séparée par des aménagements urbains<sup>14</sup> ou naturels, comme une haie d'arbustes<sup>15</sup>.

Un assouplissement a néanmoins été consenti à l'égard des accidents de tramways, la jurisprudence scindant les situations dans lesquelles il circule sur une voie qui lui est exclusivement réservée et celles où il circule avec d'autres usagers. Compte tenu d'une plus forte exposition au risque liée aux conditions de circulation en milieu urbain plus ouvertes que celles des trains<sup>16</sup>, la Deuxième chambre civile a fait bénéficier du régime de la loi Badinter à la victime d'un accident avec un tramway circulant sur une voie partagée, pour la première fois en 1987, sans néanmoins livrer un critère clair de délimitation<sup>17</sup>. Il faudra attendre plus d'une vingtaine d'années pour gagner en précision. La Haute juridiction maintiendra alors « *la distinction entre les voies strictement propres et les voies communes et de faire une application distributive de la loi Badinter. Pour qu'elle soit considérée comme une voie propre, la voie doit être totalement inaccessible aux autres usagers. Elle reconnaît alors que les tramways circulent parfois sur des voies qui ne leur sont pas spécifiquement dédiées lorsque, par exemple, celle-ci est traversée par un carrefour ouvert aux autres usagers de la route*<sup>18</sup>. Dans ce cas, la victime de l'accident peut demander une réparation de ses préjudices sur le fondement de la loi du 5 juillet 1985 »<sup>19</sup>.

La portée de la jurisprudence de 2011 et de l'affaire commentée est désormais, potentiellement fort réduite, du moins en sursis. Le droit positif devrait prochainement évoluer, en particulier avec le dernier projet de réforme de la responsabilité civile du 13 mars 2017 s'il était adopté en l'état.

En effet, l'article 1285 du projet prévoit de supprimer, tel que quasi unanimement<sup>20</sup> souhaité<sup>21</sup>,

---

<sup>13</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 17 mars 1986, n° 84-16011 ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 17 nov. 2016, n° 15-27832.

<sup>14</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 18 oct. 1995, n° 93-19146 : « *un tramway qui circule sur une voie ferrée implantée sur la chaussée, dans un couloir de circulation qui lui est réservé et délimité d'un côté par le trottoir et de l'autre par une ligne blanche continue, circule sur une voie qui lui est propre* ».

<sup>15</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 29 mai 1996, D. 1997. 213, note G. Blanc.

<sup>16</sup> *Dalloz actualité*, 27 juin 2011, obs. G. Rabu.

<sup>17</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 6 mai 1987, *Bull. civ.*, II, n° 92.

<sup>18</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 16 juin 2011, n° 10-19491, D. 2011. 2184, obs. I. Gallmeister, note H. K. Gaba ; *ibid.* 2150, chron. J.-M. Sommer, L. Leroy-Gissinger, H. Adida-Canac et O.-L. Bouvier, *RTD civ.* 2011, p. 774, obs. P. Jourdain, *Resp. civ. et assur.*, 2011, comm. 326, obs. H. Groutel, *Gaz. Pal.* 5-6 oct. 2011, obs. M. Mekki.

<sup>19</sup> A. Hacene, *op. cit.*

<sup>20</sup> J. Knetsch, Réforme de la responsabilité civile : faut-il soumettre les accidents ferroviaires au régime de la loi Badinter ?, D. 2019, p. 138.

<sup>21</sup> Cf. Cour de cassation, Rapport annuel pour l'année 2005, 1<sup>re</sup> partie : 3<sup>e</sup> suggestion tendant à la modification de l'art. 1<sup>er</sup>, loi n° 85-677, 5 juill. 1985 et de l'art. L. 211-8 C. assur. ; P. Catala (dir.), *Rapport sur l'avant-projet de réforme du droit des obligations et de la prescription*, remis au garde des Sceaux le 22 sept. 2005, art. 1385 ; Projet Terré (F. Terré (dir.)), *Pour une réforme du droit de la responsabilité civile*, *Dalloz*, 2011, p. 180 et s. ; F. Chabas, *Le droit des accidents de la circulation après la réforme du 5 juillet 1985*, 1<sup>re</sup> éd., *Litac* ; *Gaz. Pal.*, 1985, n° 155, p. 91 ; G. Blanc, L'inapplicabilité de la loi du 5 juillet 1985 à un accident impliquant un tramway, D. 1997, p. 213 ; P. Jourdain, *RTD civ.* 2011, p. 774 ; Y. Lambert-Faivre et S. Porchy-Simon, *Droit du dommage corporel*, 8<sup>e</sup> éd., *Dalloz, coll. « Précis »*, 2016, n° 692, p. 62.

cette exception relative aux tramways circulant sur des voies réservées et aux chemins de fer<sup>22</sup>. Par un abandon de la distinction selon la nature de l'engin roulant, on gagnerait en unité de régime et les victimes de dommages corporels en égalité, puisque seul le régime de responsabilité et d'indemnisation lié au accidents de la circulation aurait vocation à intervenir, quelle que soient les circonstances de l'accident. En d'autres termes, « *toute personne installée dans un tramway, un train, voire un métro pourrait prétendre à l'application de la loi Badinter alors modifiée. Cela conduirait à aggraver la responsabilité des exploitants qui ne pourraient plus invoquer le fait du tiers ou la force majeure* »<sup>23</sup>.

Il revient au Doyen Carbonnier, cité *in limine*, d'avoir aussi, *in fine*, le dernier mot. La circulation, dans son sens juridique le plus large, apparaît, dès l'article 1<sup>er</sup> de la loi de 1985, « *comme une clef de la loi. Mais une clef avec d'autres. Et l'on pourrait en dire autant des voies publiques, encore qu'elles ne se laissent deviner qu'à contrario des voies propres aux chemins de fer et tramways. Les véhicules à moteur usent des voies publiques en y stationnant non moins qu'en y circulant. Condensée d'avance en primes d'assurance, l'obligation d'indemniser qui pèse sur eux n'a plus d'autre fondement que le fondement empirique des taxes affectées (pour emprunter un concept au droit fiscal). Moyennant cette taxe de péage dont la collecte est affectée à l'indemnisation des victimes éventuelles, les conducteurs devraient acquérir le droit d'user d'une voie publique libérée de toute responsabilité civile (non pas, certes, de la responsabilité pénale), libérée aussi du risque de leur propre sécurité (ce que ne leur donne pas la loi de 1985, et c'en est sans doute la lacune la plus criante)* »<sup>24</sup>. Espérons donc que la présente affaire soit notamment le dernier combat livré pour la distinction voie propre/voie partagée induite par la loi de 1985.

**Rodolphe Bigot,**

Maitre de conférences en droit privé,  
UFR Droit et Science politique d'Amiens  
Université de Picardie Jules Verne  
CEPRISCA - EA 3911

### **L'arrêt :**

Attendu, selon l'arrêt attaqué (Bordeaux, 30 novembre 2018), que le 24 décembre 2012, Mme Q... a été heurtée par un tramway de la société Kéolis, assuré par la société Allianz Eurocourtage ; qu'elle a assigné ces sociétés, en présence de la caisse primaire d'assurance maladie de la Gironde, afin d'obtenir l'indemnisation de ses préjudices ;

Attendu qu'il n'y a pas lieu de statuer par une décision spécialement motivée sur les deuxième, troisième, quatrième et cinquième branches du premier moyen et sur le second moyen, qui ne sont manifestement pas de nature à entraîner la cassation ;

Et sur le premier moyen, pris en sa première branche :

Attendu que Mme Q... fait grief à l'arrêt de confirmer le jugement ayant rejeté ses demandes fondées sur l'application de la loi du 5 juillet 1985 tendant à l'indemnisation par la société Allianz Eurocourtage, en sa qualité d'assureur de la société Kéolis, de son entier dommage subi à la suite de l'accident du 24 décembre 2012, alors, selon le moyen, que les tramways sont exclus du domaine d'application de la loi

---

<sup>22</sup> Article 1285 du projet de réforme de la responsabilité civile du 13 mars 2017 : « *Le conducteur ou le gardien d'un véhicule terrestre à moteur répond de plein droit du dommage causé par un accident de la circulation dans lequel son véhicule, ou une remorque ou semi-remorque, est impliqué.*

*Les dispositions de la présente section sont d'ordre public. Elles s'appliquent même lorsque la victime est transportée en vertu d'un contrat ».*

<sup>23</sup> S. Abravanel-Jolly, *op. cit.*

<sup>24</sup> J. Carbonnier, *Droit civil, t. 2, Les obligations*, PUF coll. *Quadrige*, 2004, p. 2388, n° 1194.

n° 85-677 du 5 juillet 1985 s'ils circulent sur une voie qui leur est propre ; qu'un tramway n'est censé circuler sur une voie qui lui est propre que si l'assiette de son parcours a été rendue inaccessible aux piétons et aux autres véhicules ; qu'en l'espèce, la cour d'appel a expressément constaté que les rails sur lesquels circulait le tramway ayant heurté Mme Q..., lors de l'accident du 24 décembre 2012, étaient traversés par un passage piéton et par un carrefour permettant la circulation des autres véhicules, de sorte que la voie n'était pas propre audit tramway et que la loi du 5 juillet 1985 était applicable ; qu'en déboutant ensuite la victime de sa demande d'indemnisation de son entier dommage subi en raison de cet accident dans la mesure où, selon la cour d'appel, l'accident avait eu lieu sur une portion de voie réservée à la circulation du tramway l'ayant percutée, la cour d'appel a ajouté à la loi une condition qu'elle ne comporte pas relative à la nécessité que la voie de circulation du tramway soit propre au lieu de l'accident, en violation de l'article 1 de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 ;

Mais attendu que les dispositions du chapitre 1er de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985, régissant l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation, sont applicables, selon l'article 1er de cette loi, aux victimes d'accidents dans lesquels est impliqué un véhicule terrestre à moteur ainsi que ses remorques ou semi-remorques, à l'exception des chemins de fer et des tramways circulant sur des voies qui leur sont propres ;

Attendu qu'ayant relevé d'une part qu'au lieu de l'accident les voies du tramway n'étaient pas ouvertes à la circulation et étaient clairement rendues distinctes des voies de circulation des véhicules par une matérialisation physique au moyen d'une bordure légèrement surélevée afin d'empêcher leur empiètement, que des barrières étaient installées de part et d'autre du passage piétons afin d'interdire le passage des piétons sur la voie réservée aux véhicules, qu'un terre-plein central était implanté entre les deux voies de tramway visant à interdire tout franchissement, que le passage piétons situé à proximité était matérialisé par des bandes blanches sur la chaussée conduisant à un revêtement gris traversant la totalité des voies du tramway et interrompant le tapis herbeux et pourvu entre les deux voies de tramway de poteaux métalliques empêchant les voitures de traverser mais permettant le passage des piétons, et retenu d'autre part que le point de choc ne se situait pas sur le passage piétons mais sur la partie de voie propre du tramway après le passage piétons, c'est sans encourir les griefs du moyen que la cour d'appel a retenu que l'application de la loi du 5 juillet 1985 était exclue dès lors que l'accident avait eu lieu sur une portion de voie réservée exclusivement à la circulation du tramway ;

PAR CES MOTIFS, la Cour :

REJETTE le pourvoi ;