

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

**CITEZ-NOUS DE LA FAÇON SUIVANTE :**

Cass. 2<sup>e</sup> civ., 6 mai 2021, n° 20-14551, FS-P+R, *bjda.fr* 2021, n° 75, note A. Cayol

### **Rejet de la qualification de véhicule terrestre à moteur pour un fauteuil roulant**

**Cass. 2<sup>e</sup> civ., 6 mai 2021, n° 20-14551**

**Accident de la circulation – fauteuil roulant électrique – véhicule terrestre à moteur (non) – dispositif médical (oui) - qualité de victime non conductrice (oui)**

*Par l'instauration de ce dispositif d'indemnisation sans faute, le législateur, prenant en considération les risques associés à la circulation de véhicules motorisés, a entendu réserver une protection particulière à certaines catégories d'usagers de la route, à savoir les piétons, les passagers transportés, les enfants, les personnes âgées, et celles en situation de handicap. Il en résulte qu'un fauteuil roulant électrique, dispositif médical destiné au déplacement d'une personne en situation de handicap, n'est pas un véhicule terrestre à moteur au sens de la loi du 5 juillet 1985.*

La loi Badinter du 5 juillet 1985 a eu pour objectif - comme cela résulte clairement de son intitulé - « l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et [...] l'accélération des procédures d'indemnisation ». Afin de ne pas entraîner une hausse excessive des primes d'assurance automobile, le législateur a, cependant, fait le choix de privilégier l'indemnisation de certains types de préjudices et de certaines catégories de victimes.

Tandis que la faute simple de la victime est une cause d'exonération – partielle ou totale – concernant les dommages matériels, tel n'est pas le cas en présence d'un dommage corporel. En effet, « l'idée est communément admise que la réparation du dommage corporel obéit, plus que toute autre lésion d'un intérêt, à une impérieuse nécessité, en tant que c'est la personne humaine qui se trouve ici affectée dans sa chair<sup>1</sup> ». Le statut particulier du corps humain imposerait une plus grande protection face aux dommages corporels que face aux autres atteintes, le droit à réparation du dommage corporel se rapprochant même selon certains d'un droit fondamental<sup>2</sup>. Une hiérarchisation des préjudices est ainsi défendue depuis plusieurs années par la doctrine. Tel était déjà le cas dans la théorie de la garantie développée par Boris Starck, invitant à distinguer entre les atteintes à l'intégrité corporelle, d'une part, et les atteintes à un intérêt purement patrimonial ou moral, d'autre part ; et préconisant la reconnaissance d'un

---

<sup>1</sup> Lamy *Droit de la responsabilité*, éd. Wolters Kluwer, juill. 2017, n° 224-15.

<sup>2</sup> B. Girard, *Responsabilité civile extracontractuelle et droits fondamentaux*, LGDJ, 2015.

véritable « *droit à l'intégrité corporelle*<sup>3</sup> », l'indemnisation des dommages corporels ne devant pas être subordonnée à l'existence d'une faute. Cette idée selon laquelle la protection de l'intégrité corporelle devrait être un objectif prégnant du système de responsabilité est, depuis lors, reprise par de nombreux auteurs au nom de « *l'éminente dignité de la personne humaine*<sup>4</sup> ».

Aux termes de l'article 3 de la loi Badinter, seule la recherche volontaire du dommage peut être reprochée aux victimes non conductrices d'un dommage corporel lorsqu'elles sont âgées de moins de 16 ans ou de plus de 70 ans, ou encore lorsqu'elles sont invalides à plus de 80 %<sup>5</sup>. Dans les autres cas, leur faute inexcusable exclut toute indemnisation si elle a été la cause exclusive du dommage<sup>6</sup>. Ceci est toutefois extrêmement rare en pratique du fait de la définition très restrictive de la faute inexcusable retenue par la Cour de cassation. Il s'agit, en effet, de « *la faute volontaire, d'une exceptionnelle gravité, exposant sans raison valable son auteur à un danger dont il aurait dû avoir conscience*<sup>7</sup> ». Au contraire, une faute simple permet de réduire, voire même d'exclure, l'indemnisation du dommage corporel subi par les victimes conductrices<sup>8</sup>, lesquelles sont ainsi souvent présentées comme « *sacrifiées* » par la loi de 1985<sup>9</sup>. Le fait de qualifier une victime de conductrice ou de non conductrice présente donc un enjeu particulièrement important en pratique. Dans le présent arrêt, la Deuxième chambre civile de la Cour de cassation précise que l'occupant d'un fauteuil roulant électrique est une victime non conductrice, ledit fauteuil n'étant pas un véhicule terrestre à moteur au sens de la loi Badinter.

En l'espèce, une personne présentant un trouble moteur cérébral et souffrant d'une hémiplegie droite est victime d'un accident de la circulation alors qu'elle se déplaçait en fauteuil roulant électrique. L'assureur du véhicule impliqué dans l'accident refuse de l'indemniser, invoquant l'existence d'une faute, exclusive de son droit à indemnisation. La victime l'assigne en réparation de ses préjudices. La cour d'appel limite cependant son droit à réparation en raison d'une faute contributive, retenant sa qualité de « *conducteur* » du fauteuil roulant. Elle retient en effet que « *muni d'un système de propulsion motorisée, d'une direction, d'un siège et d'un dispositif d'accélération et de freinage, le fauteuil roulant de [la victime] a vocation à circuler de manière autonome et répond à la définition que l'article L. 211-1 du code des assurances donne du véhicule terrestre à moteur et qu'à ce titre, le fauteuil roulant de [la victime] relève bien du champ d'application de la loi du 5 juillet 1985* » (point 13). Elle précise que « *si l'article R. 412-34 du code de la route assimile au piéton la personne en situation de handicap se déplaçant en fauteuil roulant, ce texte ne vise pas les fauteuils roulants motorisés mais les fauteuils roulants « mus par eux-mêmes », c'est-à-dire dépourvus de motorisation* » (point 14).

---

<sup>3</sup> B. Starck, *Essai d'une théorie générale de la responsabilité civile considérée en sa double fonction de garantie et de peine privée*, Thèse Paris, 1947, Ed. Rodstein.

<sup>4</sup> Y. Lambert-Faivre et S. Porchy-Simon, *Droit du dommage corporel*, 8<sup>e</sup> éd. Dalloz, 2015, n° 3, p. 1.

<sup>5</sup> Loi du 5 juillet 1985, art. 3, al. 2 et 3.

<sup>6</sup> Loi du 5 juillet 1985, art. 3, al. 1 et 3.

<sup>7</sup> Cass. Ass. Plén., 10 nov. 1995, n° 94-13912.

<sup>8</sup> Loi du 5 juill. 1985, art. 4.

<sup>9</sup> L'avant-projet de réforme de la responsabilité civile du 13 mars 2017 prévoit d'améliorer très sensiblement le sort des victimes conductrices en cas de dommage corporel : seule une faute inexcusable pourrait désormais leur être reprochée, conduisant à une exclusion du droit à réparation si elle constitue la cause exclusive du dommage, et à une simple réduction de l'indemnisation à défaut. La proposition de loi déposée au Sénat en juillet 2020 ne contient, quant à elle, aucune disposition relative aux accidents de la circulation.

A l'occasion du pourvoi formé contre cet arrêt, la victime sollicite le renvoi au Conseil constitutionnel d'une question prioritaire de constitutionnalité selon laquelle les dispositions des articles 3 et 4 de la loi Badinter, en n'excluant pas de la catégorie des victimes conductrices les personnes handicapées circulant sur un fauteuil roulant électrique, porteraient atteinte « *au principe résultant de l'article 34 de la Constitution selon lequel l'incompétence négative du législateur ne doit pas affecter un droit ou une liberté que la Constitution garantit, en l'occurrence, le principe d'égalité devant la loi consacré par l'article 6 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen, le principe de sauvegarde de la dignité de la personne humaine tel qu'il résulte de l'article 1er du préambule de la Constitution de 1946, la liberté d'aller et de venir protégée par les articles 2 et 4 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen et les exigences constitutionnelles résultant des alinéas 10 et 11 du préambule de la Constitution de 1946 qui impliquent la mise en œuvre d'une politique de solidarité nationale en faveur des personnes handicapées* ». Dans un arrêt rendu le 1<sup>er</sup> octobre 2020<sup>10</sup>, la Deuxième chambre civile refuse de renvoyer la question au Conseil constitutionnel, aux motifs qu'elle n'est ni nouvelle ni sérieuse « *dès lors que l'incompétence négative du législateur invoquée n'affecte aucun des droits ou libertés garantis par la Constitution, visés par la question, en l'absence d'interprétation jurisprudentielle constante des dispositions législatives contestées, dont il résulterait qu'un fauteuil roulant électrique est un véhicule terrestre à moteur au sens et pour l'application des articles 1er, 3 et 4 de la loi du 5 juillet 1985* ».

Dans son pourvoi, la victime soutient, par ailleurs, que « *n'est pas un le conducteur d'un véhicule terrestre à moteur la personne handicapée qui circule sur un fauteuil roulant électrique* », « *la notion de véhicule terrestre à moteur au sens de la loi du 5 juillet 1985 [étant] autonome de la notion de véhicule terrestre au sens de l'article L. 2111-1 du code des assurances* ». La cour d'appel aurait donc violé les articles 3 et 4 de la loi Badinter en retenant le contraire (point 7).

La Duxième chambre civile, dans sa décision du 6 mai 2021, casse l'arrêt de la cour d'appel pour violation de la loi au visa des « *articles 1<sup>er</sup>, 3 et 4 de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 tels qu'interprétés à la lumière des objectifs assignés aux Etats par les articles 1, 3 et 4 de la Convention internationale des droits des personnes handicapées du 30 mars 2007* ». Elle affirme que « *par l'instauration de ce dispositif d'indemnisation sans faute, le législateur, prenant en considération les risques associés à la circulation de véhicules motorisés, a entendu réserver une protection particulière à certaines catégories d'usagers de la route, à savoir les piétons, les passagers transportés, les enfants, les personnes âgées, et celles en situation de handicap* » (point 11) et qu' « *il en résulte qu'un fauteuil roulant électrique, dispositif médical destiné au déplacement d'une personne en situation de handicap, n'est pas un véhicule terrestre à moteur au sens de la loi du 5 juillet 1985* » (point 12).

La notion de véhicule terrestre à moteur n'est pas définie par la loi Badinter. Il peut donc être tentant pour le juge de se référer aux définitions proposées par d'autres textes. La cour d'appel évoque ainsi, en l'espèce, l'article L. 211-1 du Code des assurances et l'article R. 412-34 du Code de la route.

Selon le premier, « *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*

---

<sup>10</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 1<sup>er</sup> oct. 2020, n° 20-14551.

*mécanique sans être lié à une voie ferrée, ainsi que toute remorque, même non attelée*<sup>11</sup> », étant précisé que les chemins de fer et tramways ne sont pas concernés<sup>12</sup>. L'obligation d'assurance s'applique dès lors très largement et concerne, par exemple, les trottinettes électriques et autres engins de déplacement personnel tels que les *hoverboards*, *mono-wheels* et gyropodes<sup>13</sup>.

Comme le souligne une doctrine autorisée<sup>14</sup>, « *la jurisprudence qui s'est élaborée sur l'application de ce texte est a priori transposable pour l'interprétation de la loi du 5 juillet 1985* ». Doit ainsi être considéré comme un véhicule terrestre à moteur au sens de cette dernière « *tout engin ayant une force motrice, apte au transport des personnes ou des choses et évoluant sur le sol*<sup>15</sup> ». Sont donc exclus, d'une part, les véhicules dépourvus de moteur, comme les vélos et, d'autre part, les moyens de transport maritimes, fluviaux et aériens. La notion de véhicule terrestre à moteur reste cependant très large. La Cour de cassation a déjà pu retenir cette qualification pour des véhicules de nature très variée : automobiles, camions et motos bien entendu, mais aussi engins de chantier, engins agricoles, tondeuse auto-portée<sup>16</sup>, etc.

La jurisprudence relative à l'application de la loi du 5 juillet 1985 semble même encore plus souple que le Code des assurances, une mini-moto pour enfants – pourtant non soumise à l'obligation d'assurance automobile<sup>17</sup> - ayant été qualifiée de véhicule terrestre à moteur au sens de la loi Badinter<sup>18</sup>. La Cour de cassation avait alors souligné que la mini-moto « *se déplaçait sur route au moyen d'un moteur à propulsion, avec faculté d'accélération, et ne pouvait être considérée comme un simple jouet* », précisant que la cour d'appel « *n'avait pas à procéder à la recherche inopérante visée par le moyen* », lequel reprochait aux juges du fond de ne pas avoir recherché si le véhicule « *était ou non soumis à l'obligation légale d'assurance* ».

---

<sup>11</sup> C. assur., art. L. 211-1. Cette définition du « *véhicule* » a été introduite par la loi n° 2007-1774 du 17 décembre 2007 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans les domaines économique et financier.

<sup>12</sup> C. assur., art. L. 211-2. Il en est de même pour l'application de la loi Badinter, d'après son article 1, lorsque les trains et tramways circulent sur une voie qui leur est propre. La jurisprudence a précisé cette notion de « *voie propre* ». Cass. 1<sup>re</sup> civ., 16 juin 2011, n° 10-19491 : « *un tramway qui traverse un carrefour ouvert aux autres usagers de la route ne circule pas sur une voie qui lui est propre* ». V. également Cass. 2<sup>e</sup> civ., 5 mars 2020, n° 19-11411 : la loi Badinter ne s'applique pas à l'accident survenu sur une voie réservée à la circulation d'un tramway quand le heurt du piéton n'a pas eu lieu sur le passage piéton mais sur la partie réservée au tramway (la voie propre ne suppose pas qu'elle soit inaccessible aux piétons sur la totalité du parcours, contrairement à ce que soutenait le pourvoi).

<sup>13</sup> FGAO, communiqué du 18 juin 2019. V° sur la question, J.-B. le Dall er F. Romey, *Engins de déplacement personnel motorisés. La réglementation en pratique*, Ed. L'argus de l'assurance, 2020, pp. 83 et s.

<sup>14</sup> G. Viney, P. Jourdain et S. Carval, *Traité de droit civil, Les régimes spéciaux de responsabilité*, 4<sup>e</sup> éd., LGDJ, 2017, n° 104, p. 137.

<sup>15</sup> F. Chabas, *Le droit des accidents de la circulation après la réforme du 5 juillet 1985*, 2<sup>e</sup> éd., Gazette du Palais – Librairies techniques, 1988, n° 131.

<sup>16</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 22 mai 2014, n° 13-10561 : « *la tondeuse auto-portée pourvue d'un siège sur lequel s'assoit le conducteur et d'un volant constitue un véhicule terrestre à moteur* ».

<sup>17</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 4 mars 1998, n° 96-12242 : « *la voiture était un véhicule miniature réservé à des enfants en bas âge en dessous de 5 ans, assimilable à un jouet et non soumis à l'obligation de l'assurance automobile obligatoire* ». La Cour de cassation avait cru pouvoir en déduire, dans cet arrêt, la non application de la loi Badinter de manière fort contestable, le régime de responsabilité applicable et la soumission à l'assurance automobile obligatoire étant deux questions distinctes.

<sup>18</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 22 oct. 2015, n° 14-13994.

Il n'était donc pas incohérent de penser qu'un fauteuil roulant doté d'une force motrice propre et permettant à son utilisateur de se déplacer sur le sol puisse, lui aussi, être qualifié de véhicule terrestre à moteur. Un tel fauteuil est d'ailleurs soumis à une obligation d'assurance de responsabilité civile, même si la souscription d'une assurance de type automobile ne semble pas requise<sup>19</sup>. La cour d'appel souligne ainsi, en l'espèce, que la victime « *conduisait un fauteuil roulant électrique qui était muni d'un système de propulsion motorisée, d'une direction, d'un siège et d'un dispositif d'accélération et de freinage, de sorte qu'il avait vocation à circuler de manière autonome* » (point 7).

L'article R. 412-34 du Code de la route assimile, quant à lui, expressément aux piétons « *les infirmes qui se déplacent dans une chaise roulante mue par eux-mêmes ou circulant à l'allure du pas* ». En l'espèce, les juges du fond ont cru pouvoir en déduire que les utilisateurs de fauteuil roulant électriques devaient au contraire être considérés comme des conducteurs pour l'application de la loi du 5 juillet 1985 (point 14).

Leur analyse n'est pas partagée par la Cour de cassation, laquelle retient une interprétation téléologique de la loi Badinter. La Deuxième chambre civile vise « *les articles 1er, 3 et 4 de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 tels qu'interprétés à la lumière des objectifs assignés aux États par les articles 1, 3 et 4 de la Convention internationale des droits des personnes handicapées du 30 mars 2007* » et souligne que cette loi « *prenant en considération les risques associés à la circulation de véhicules motorisés, a entendu réserver une protection particulière à certaines catégories d'usagers de la route, à savoir les piétons, les passagers transportés, les enfants, les personnes âgées, et celles en situation de handicap* » (point 11). Il importe donc peu que le fauteuil roulant soit ou non motorisé. Il ne s'agit, dans tous les cas, pas d'un moyen de transport au sens strict mais « *d'un dispositif médical destiné au déplacement d'une personne en situation de handicap* » (point 12). Comme le précise l'article L 5211-1 du Code de la santé publique, « *on entend par dispositif médical tout instrument, appareil, équipement, matière, produit, à l'exception des produits d'origine humaine, ou autre article utilisé seul ou en association, y compris les accessoires et logiciels nécessaires au bon fonctionnement de celui-ci, destiné par le fabricant à être utilisé chez l'homme à des fins médicales [...]* ». Tel est sans conteste le cas d'un fauteuil roulant. La solution retenue en l'espèce par la Cour de cassation mérite donc entière approbation : « *il ne s'agit pas d'une situation « normale » de conduite d'un engin motorisé, mais bien d'une situation dans laquelle une personne en état de faiblesse trouve l'occasion d'une certaine autonomie*<sup>20</sup> ». « *Plus qu'un véhicule, c'est un moyen de se mouvoir quand il n'est pas possible de le faire avec son corps*<sup>21</sup> ».

Amandine Cayol

Maître de conférences et codirectrice du Master assurances  
Université de Caen Normandie

---

<sup>19</sup> QE n° 60219 de M. Jean-Louis Bricout, *JOANQ* 15 juill. 2014, réponse publique 9 juin 2015, p. 4335 : « *l'article L. 211-1 du Code des assurances ne précisant pas le type d'assurance devant être souscrite, le ministère des Finances, chargé de la réglementation des assurances, précise que l'obligation d'assurance des véhicules n'entrant pas dans le champ du code de la route, comme par exemple les fauteuils électriques utilisés par les handicapés, peut être remplie par la souscription d'une assurance multirisques habitation ou de toute assurance responsabilité civile dès lors qu'elle couvre la responsabilité civile de toutes les personnes ayant la garde du véhicule* ».

<sup>20</sup> M. Dupré, « Le fauteuil roulant électrique n'est pas un véhicule terrestre à moteur », obs. sur Cass. 2° civ., 6 mai 2021, *Lexbase Hebdo édition privée*, n° 865 du 20 mai 2021.

<sup>21</sup> A. Hacene-Kebir, « Accident de la circulation : un fauteuil roulant électrique n'est pas un VTM », *Dalloz actualité*, 21 mai 2021.

## L'arrêt :

### Faits et procédure

1. Selon l'arrêt attaqué (Aix-en-Provence, 30 janvier 2020) Mme [F], qui est infirme moteur cérébral et souffre d'une hémiparésie droite, effectue ses déplacements à l'extérieur en fauteuil roulant électrique.
2. Elle a été victime le 11 février 2015, alors qu'elle se déplaçait en fauteuil roulant, d'un accident de la circulation impliquant un véhicule assuré par la société Areas dommages.
3. Elle a assigné cet assureur, qui refusait de l'indemniser de ses blessures subies à l'occasion de cet accident, au motif qu'elle aurait commis une faute exclusive de son droit à indemnisation en réparation de ses préjudices.
4. À l'occasion du pourvoi qu'elle a formé contre l'arrêt limitant son droit à indemnisation, Mme [F] a sollicité le renvoi au Conseil constitutionnel d'une question prioritaire de constitutionnalité.
5. Par arrêt du 1er octobre 2020 (2e Civ., 1er octobre 2020, pourvoi n° 20-14.551), la Cour a rejeté cette demande.

### Examen des moyens

Sur le premier moyen, le deuxième moyen, pris en sa sixième branche, et le troisième moyen, pris en sa seconde branche, ci-après annexés

6. En application de l'article 1014, alinéa 2, du code de procédure civile, il n'y a pas lieu de statuer par une décision spécialement motivée sur ces griefs qui ne sont manifestement pas de nature à entraîner la cassation.

Mais sur le deuxième moyen, pris en ses deux premières branches

#### Énoncé du moyen

7. Mme [F] fait grief à l'arrêt de dire qu'elle a la qualité de conducteur d'un véhicule terrestre à moteur et qu'elle a commis une faute de nature à réduire son droit à indemnisation de moitié, alors :

« 1°/ que les victimes conductrices de véhicules terrestres à moteur voient leur droit à indemnisation limité ou exclu lorsqu'elles ont commis une faute, contrairement aux victimes non conductrices de véhicules terrestres à moteur qui sont indemnisées des dommages résultant des atteintes à leur personne qu'elles ont subies, sans que puisse leur être opposée leur propre faute à l'exception de leur faute volontaire ou de leur faute inexcusable si elle a été la cause exclusive de l'accident ; que n'est pas le conducteur d'un véhicule terrestre à moteur la personne handicapée qui circule sur un fauteuil roulant électrique ; qu'en l'espèce, pour conclure que Mme [F] était la conductrice d'un véhicule terrestre à moteur au sens de la loi du 5 juillet 1985, la cour d'appel a retenu que Mme [F], qui était handicapée, conduisait un fauteuil roulant électrique qui était muni d'un système de propulsion motorisée, d'une direction, d'un siège et d'un dispositif d'accélération et de freinage, de sorte qu'il avait vocation à circuler de manière autonome ; qu'en qualifiant de conductrice d'un véhicule terrestre à moteur une personne handicapée qui se déplaçait à l'aide d'un fauteuil roulant électrique, la cour d'appel a violé les articles 3 et 4 de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 ;

2°/ que la notion de véhicule terrestre à moteur au sens de la loi du 5 juillet 1985 est autonome de la notion de véhicule terrestre au sens de l'article L. 211-1 du code des assurances ; qu'en l'espèce, pour conclure que Mme [F] était la conductrice d'un véhicule terrestre à moteur au sens de la loi du 5 juillet 1985, la cour d'appel a retenu que le fauteuil roulant de Mme [F] avait vocation à circuler de manière autonome et répondait donc à la définition que l'article L. 211-1 du code des assurances donne du véhicule terrestre à moteur ; qu'en se référant à l'article L. 211-1 du code des assurances pour apprécier si un fauteuil roulant électrique était un véhicule terrestre à moteur, la cour d'appel a violé les articles 3 et 4 de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985. »

#### Réponse de la Cour

Vu les articles 1er, 3 et 4 de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 tels qu'interprétés à la lumière des objectifs assignés aux États par les articles 1, 3 et 4 de la Convention internationale des droits des personnes handicapées du 30 mars 2007 :

8. Selon ces dispositions, la loi du 5 juillet 1985 s'applique, même lorsqu'elles sont transportées en vertu d'un contrat, aux victimes d'un accident de la circulation dans lequel 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.

9. Les victimes, hormis les conducteurs de véhicules terrestres à moteur, sont indemnisées des dommages résultant des atteintes à leur personne 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.

10. Enfin, la faute commise par le conducteur du véhicule terrestre à moteur a pour effet de limiter ou d'exclure l'indemnisation des dommages qu'il a subis.

11. Par l'instauration de ce dispositif d'indemnisation sans faute, le législateur, prenant en considération les risques associés à la circulation de véhicules motorisés, a entendu réserver une protection particulière à certaines catégories d'usagers de la route, à savoir les piétons, les passagers transportés, les enfants, les personnes âgées, et celles en situation de handicap.

12. Il en résulte qu'un fauteuil roulant électrique, dispositif médical destiné au déplacement d'une personne en situation de handicap, n'est pas un véhicule terrestre à moteur au sens de la loi du 5 juillet 1985.

13. Pour dire que Mme [F] avait la qualité de conducteur d'un véhicule terrestre à moteur, l'arrêt retient que, muni d'un système de propulsion motorisée, d'une direction, d'un siège et d'un dispositif d'accélération et de freinage, le fauteuil roulant de Mme [F] a vocation à circuler de manière autonome et répond à la définition que l'article L. 211-1 du code des assurances donne du véhicule terrestre à moteur et qu'à ce titre, le fauteuil roulant de Mme [F] relève bien du champ d'application de la loi du 5 juillet 1985.

14. Il retient enfin que, si l'article R. 412-34 du code de la route assimile au piéton la personne en situation de handicap se déplaçant en fauteuil roulant, ce texte ne vise pas les fauteuils roulants motorisés mais les fauteuils roulants « mus par eux-mêmes », c'est-à-dire dépourvus de motorisation.

15. En statuant ainsi, la cour d'appel a violé les trois premiers textes susvisés.

PAR CES MOTIFS, et sans qu'il y ait lieu de statuer sur les autres griefs du pourvoi, la Cour :  
CASSE ET ANNULE, mais seulement en ce que, infirmant partiellement le jugement du 19 novembre 2018 en ce qu'il a admis que Mme [F] a un droit à l'indemnisation intégrale de son préjudice et quant au montant de la provision allouée à Mme [F], il dit que Mme [F] a la qualité de conducteur d'un véhicule terrestre à moteur, que Mme [F] a commis une faute de nature à réduire son droit à indemnisation, et que le droit à indemnisation de Mme [F] est réduit de moitié, l'arrêt rendu le 30 janvier 2020, entre les parties, par la cour d'appel d'Aix-en-Provence.