

Loi Badinter : le tramway sous les feux de l'actualité

La Cour de cassation a rendu en fin d'année dernière trois décisions intéressantes, comme en témoigne leur publication. Ces décisions reviennent sur la situation singulière du tramway lorsqu'il s'agit d'appliquer la loi Badinter : Cass. 2^{ème} civ., 30 nov. 2023, n° 21-19.215, F-B et Cass. 2^{ème} civ., 21 déc. 2023, n° 21-25.352, F-B.

Après plusieurs décennies d'oubli, le tramway est revenu en force dans l'espace urbain. La loi de 1985 avait sans doute sous-estimé le problème en pensant évacuer la difficulté avec son article 1^{er} *in fine* excluant du champ d'application de loi les « tramways circulant sur des voies qui leur sont propres ». Or précisément, de plus en plus souvent le tramway se déplace sur des sites partagés. Dès 2011, la Cour de cassation a ainsi pu préciser qu'un « tramway qui traverse un carrefour ouvert aux autres usagers de la route ne circule pas sur une voie qui lui est propre » (Cass. 2^{ème} civ., 16 juin 2011, n° 10-19.491). La détermination du lieu du point d'impact sera donc cruciale pour déterminer si la loi Badinter est applicable ou non (en ce sens, Cass. 2^{ème} civ., 5 mars 2020, n° 19-11.411).

Une première décision du 21 décembre témoigne de cette situation (**Cass. 2^{ème} civ., 21 déc. 2023, n° 21-25.352, F-B**). En l'espèce, une victime, âgée de 15 ans qui marchait sur un trottoir longeant les rails du tramway, a perdu l'équilibre et fait un écart sur la voie. Suite à cet écart, elle a heurté le tramway qui arrivait sur cette voie et a été gravement blessée. La société exploitant le tramway a formé un pourvoi en cassation reprochant aux juges du fond d'avoir retenu sa responsabilité sur le fondement de la loi du 5 juillet 1985 puisque pour elle, le choc a eu lieu à un endroit où le tramway se déplaçait en site propre. Il faut donc analyser en détail les lieux de l'accident puisque la Cour de cassation écarte l'application de la loi Badinter dès lors que le tramway 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 continue » (Cass. 2^{ème} civ., 18 oct. 1995, n° 93-19.146 : Bull. civ., II, n° 239 ; Resp. civ. et assur. 1996, comm. 12) ou bien « sur une voie séparée de la rue par un terre-plein planté d'arbustes formant une haie vive » (Cass. 2^{ème} civ., 29 mai 1996, n° 94-19.823 : JurisData n° 1996-002225 ; Resp. civ. et assur. 1996, comm. 278). Dans l'arrêt dont il est ici question, la Deuxième chambre civile approuve la cour d'appel d'avoir jugé que le tramway ne circulait pas sur une « voie propre » au sens de l'article 1^{er} de la loi du 5 juillet 1985, dès lors qu'à l'endroit du choc avec la victime, cette voie n'était pas isolée

du trottoir qu'elle longeait. Ce n'est donc pas tant le caractère partagé du site dont il est question mais bien plus de celui de son caractère partageable en l'absence de séparation physique. Si la victime franchit ainsi une séparation physique, outre une éventuelle faute de sa part, la conséquence sera surtout la non application de la loi Badinter. Ainsi, par exemple, dans une précédente affaire concernant un piéton, percuté par un tramway, la Cour de cassation avait relevé que l'accident avait eu lieu à un endroit où les voies du tramway n'étaient pas ouvertes à la circulation. Celles-ci étaient, en effet, 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 ainsi que des barrières installées de part et d'autre du passage piéton afin d'interdire le passage des piétons sur la voie réservée aux véhicules. De plus, un terre-plein central était implanté entre les deux voies de tramway visant à interdire tout franchissement. Les piétons étaient invités à emprunter un passage piéton situé à proximité qui était matérialisé par des bandes blanches sur la chaussée traversant la totalité des voies du tramway. L'accident ne s'étant pas produit sur le passage piéton mais sur une partie des voies réservées aux tramways, la Cour de cassation en avait logiquement déduit que la loi du 5 juillet 1985 n'était pas applicable (Cass. 2^{ème} civ., 5 mars 2020, n° 19-11.411 : préc.)

Dans la décision du 21 décembre, le trottoir n'est pas physiquement séparé des rails du tramway aussi l'impératif de protection de la victime l'emporte sans doute sur d'autres considérations. Son imprudence est ainsi « gommée », dès lors que conformément aux dispositions de la loi Badinter, seule sa faute inexcusable cause exclusive de l'accident (pour une illustration récente confirmant une approche très restrictive : Cass. 2^{ème} civ., 21 déc. 2023, n° 22-18.480, F-B) ou sa faute intentionnelle sont susceptibles de lui être opposées.

Au-delà de ces questions géographiques, il est possible dans certaines hypothèses que la loi Badinter soit écartée tout simplement lorsque le demandeur n'est pas victime d'un accident de la circulation dans lequel est impliqué un VTM. Tel sera le cas lorsqu'un tramway entre en collision avec un cycliste. L'application de loi Badinter devient distributive. Pour le cycliste le lieu de l'accident sera important (la loi Badinter est applicable si l'accident a eu lieu à un carrefour par exemple) mais pour le chauffeur du tramway, choqué par l'accident, la loi Badinter ne sera pas applicable. Ce dernier, indemnisé au titre d'un accident du travail, peut ainsi agir contre l'assureur du cycliste sur le fondement du droit commun. La décision du 30 novembre en offre une parfaite illustration, le conducteur fondant son action sur l'article 1240 en reprochant au cycliste une violation de l'article R. 422-3 du Code de la route, texte qui réserve la priorité au tramway (**Cass. 2^{ème} civ., 30 nov. 2023, n° 21-19.215, F-B**). Le cycliste est protégé des conséquences juridiques de sa faute en tant que victime mais en tant que responsable, sa faute peut alors fonder sa responsabilité.

Il n'en demeure pas moins qu'au regard de la place croissante du tramway dans les centres villes avec lequel il faut conjuguer les trottinettes, les gyropodes, les vélos à assistance électrique ou non, les skateboards et autres mobilités dites douces, les occasions d'accidents impliquant le tramway sont multipliées. Aussi, plutôt qu'une casuistique prêtant toujours le flanc à la critique, le projet de réforme du droit de la responsabilité, qui défendait l'idée de considérer le tramway tout simplement comme un VTM, sans référence à son déplacement en site propre ou non, proposait sans doute une bonne solution.

ACTUALITÉ JURISPRUDENTIELLE

Saisine de la CIVI et accident du travail : Cass. 2^{ème} civ., 9 nov. 2023, n° 22-12.088, F-D

En l'espèce, un salarié est victime d'un accident du travail dans lequel une faute inexcusable de son employeur a été retenue. La victime, en quête d'une indemnisation complémentaire a saisi une CIVI, en invoquant l'infraction involontaire commise par son employeur. Comptant sans doute sur un contexte jurisprudentiel favorable aux évolutions prétoriennes en matière d'accident du travail, la victime espérait que la Cour de cassation revire sa jurisprudence. En effet, si depuis 2019, la saisine d'une CIVI est possible en matière d'accident du travail, encore faut-il que le salarié démontre une infraction intentionnelle de son employeur ou de l'un de ses préposés (Cass. 2^{ème} civ., 7 mai 2009, n° 08-15.738, Bull. 2009, II, n° 116). Or, en l'espèce, certes la faute de l'employeur était qualifiée de faute inexcusable mais elle n'avait rien d'intentionnelle susceptible de qualifier celle-ci d'infraction pénale intentionnelle. Aussi, la victime devra se contenter d'une indemnisation dans le cadre de la législation sociale auquel elle pourra ajouter, en présence d'une faute inexcusable, les préjudices non indemnisés par le cadre du livre IV du Code de la sécurité sociale (DC 2016-533 QPC du 14 avril 2016). Nous observerons qu'en l'occurrence, compte tenu du lieu de l'accident, il s'agit des dispositions du décret n° 57-245 du 24 février 1957, modifié, relatif à la réparation et la prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles dans les territoires d'outre-mer, notamment ses articles 1^{er}, 34, 35 et 36.

Produits défectueux, imputabilité et risques de développement : Cass. 1^{ère} civ., 6 déc. 2023, n° 22-21.238 et n° 22-23.383, F-D.

L'affaire du Mediator est toujours l'occasion de revenir sur la responsabilité du fait des produits défectueux. Ces deux décisions en offrent une parfaite illustration. Dans la première affaire (**n° 22-21.238**), le patient était décédé d'une pathologie respiratoire conjuguée à une pathologie cardiaque imputable à la prise de Mediator. La cour d'appel estimant que la pathologie cardiaque n'était pas à elle seule à l'origine du décès, a exclu tout lien d'imputabilité. Or la preuve de celle-ci incombant au demandeur, la cour a mis hors de cause le laboratoire. Une telle motivation procédait en réalité d'une confusion entre imputabilité certaine et imputabilité exclusive. Si nul ne conteste le caractère partiellement imputable du décès à la prise de Mediator, ce lien, certes non exclusif, n'en demeure pas moins certain dès lors que l'expert admet que sans la pathologie cardiaque (imputable à la prise du traitement en cause), le patient ne serait pas décédé, du moins pas dans ces conditions. Dès lors, la cassation était certaine et il reviendra à la cour d'appel de renvoi de déterminer la part exacte du rôle causal du traitement dans le décès du patient.

Dans la seconde affaire (**n°22-23.383**), le laboratoire avait, cette fois, perdu sur le terrain de l'imputabilité et il lui restait à invoquer l'article 1245-10 4° qui permet au défendeur d'échapper à toute responsabilité s'il démontre que l'état des connaissances scientifiques ne lui permettait pas de déceler le défaut au moment de la mise en circulation du produit en cause. En un mot, il s'agit d'une exonération par le risque de développement. Non sans mauvaise foi, le producteur prétendait tout ignorer de cette défectuosité alors que le traitement était largement sur la sellette voir interdit dans de nombreux pays. Plus exactement, il prétendait ne pas avoir une connaissance personnelle du défaut. Or cette connaissance personnelle n'étant en rien exigée par les textes, l'état des connaissances scientifiques ne pouvant se confondre avec les connaissances personnelles du producteur, ce dernier n'a pas pu invoquer dans la présente affaire le risque de développement et par conséquent, devra répondre de la défectuosité de son produit.

Nature de la responsabilité d'un exploitant de parking en cas de chute d'un piéton : Cass. 2^{ème} civ., 21 déc. 2023, n°21-22.239

Alors que l'on imagine toujours que la question de principe de non option entre la responsabilité contractuelle et la responsabilité extracontractuelle est simple, certaines situations rendent la solution plus complexe. En l'espèce, le passager d'un véhicule garé dans un parc de stationnement est victime d'une chute survenue alors qu'il se déplaçait à l'intérieur de ce parc de stationnement. Il a assigné en responsabilité la société exploitante pour obtenir réparation du préjudice corporel qu'il a subi. Le demandeur fonde son action sur une responsabilité extracontractuelle. Il est débouté par la cour d'appel dès lors que, selon elle, la société exploitante, qui avait organisé des voies de circulation pour les piétons, avait conclu avec ceux-ci un contrat qui la rendait débitrice d'une obligation de sécurité excluant l'application du régime de la responsabilité extracontractuelle. Cette motivation est censurée par le juge du Droit. La Cour de cassation rappelle les règles en la matière : « La responsabilité de l'exploitant d'un parking peut être engagée à l'égard de la victime d'une chute survenue dans le parking sur le fondement de la responsabilité contractuelle si la victime a contracté avec cet exploitant et sur celui de la responsabilité extracontractuelle si la victime est tiers au contrat ». Pour la Cour de cassation, le passager n'ayant pas contracté avec la société exploitante, son action sera donc de nature extracontractuelle. Il faut donc penser qu'*a contrario*, si le conducteur, quittant son véhicule, trébuche, son action sera de nature contractuelle, ce dernier ayant nécessairement contracté avec l'exploitant du parking.

AUTEUR

Laurent BLOCH
Professeur à l'Université de Bordeaux

RESPONSABLE DE LA PUBLICATION

Annie BERLAND
aberland@racine.eu