



N° 188

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 12 septembre 2012.

PROPOSITION DE LOI

*visant à étendre aux victimes d'un **accident de la circulation**
dans lequel est impliqué un **tramway**
le bénéfice des dispositifs d'**indemnisation** prévus aux articles 1^{er}
de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 et L. 211-8 du code des assurances,*

(Renvoyée à la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire,
à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

présentée par

M. Jean-Luc WARSMANN,

député.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

En l'état du droit positif, les dispositions du chapitre 1^{er} de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 et des articles L. 211-8 à L. 211-25 du code des assurances, relatives à l'indemnisation des accidents de la circulation, ne sont pas applicables aux accidents provoqués par les tramways.

Effectivement, suivant une rédaction identique, les articles 1^{er} de la loi de 1985 tendant à l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation, et L. 211-8 du code des assurances, prévoient que ces dispositions : *« s'appliquent, 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 leurs sont propres »*.

La cour de cassation a été amenée à statuer à plusieurs reprises, dans le cadre d'accidents de la circulation, sur la distinction entre les notions de voie publique et de *« voies qui leurs sont propres »*. Ainsi, dans un arrêt rendu le 18 octobre 1995, la deuxième chambre civile de la Cour de cassation a estimé que constituait une voie propre au sens de l'article 1^{er} de la loi du 5 juillet 1985, *« une voie ferrée implantée sur la chaussée dans un couloir de circulation qui lui était propre, délimité d'un côté par le trottoir et de l'autre par une ligne blanche continue »*. De même, dans un arrêt du 29 mars 1996, la même formation juridictionnelle a considéré que constituait une voie propre au sens de ce texte, *« la voie de circulation réservée aux tramways et séparée de la rue par un terre-plein planté d'arbustes formant haie vive »*. En revanche, dans un arrêt du 12 mai 1993, la Cour de cassation avait jugé que la loi de 1985 : *« exclut seulement du domaine d'application de la loi les véhicules circulant sur une voie ferrée qui leur est propre ; tel n'est pas le cas pour un trolleybus circulant grâce à des câbles aériens dans un couloir de circulation propre »*.

L'exclusion des victimes des accidents provoqués par les tramways, et plus encore la ténuité de la distinction entre les notions de voie publique et de *« voies qui leurs sont propres »*, conduisent à une distorsion de traitement d'autant plus sensible entre les victimes que, comme l'a relevé la Cour de cassation dans son rapport annuel pour l'année 2005,

l'interprétation de la loi de 1985 par la jurisprudence a permis d'améliorer sensiblement la situation des victimes relevant de ce texte.

Pour illustration, dans l'espèce ayant abouti à l'arrêt du 29 mars 1996, la Cour notait que la victime avait franchi « *une haie vive faisant obstacle au passage des piétons, pour traverser la chaussée en biais, sans aucune précaution, en courant, au moment où le tramway arrivait à sa hauteur* ». Si la victime était entrée en collision avec un trolleybus, elle aurait pu bénéficier de l'indemnisation prévue par la loi de 1985, dans la mesure où la voie sur laquelle ce véhicule circulait, aurait été qualifiée de voie publique. En revanche, dans l'affaire considérée, la victime étant entrée en collision avec un tramway, la Cour de cassation avait estimé que « *ce comportement imprévisible et irrésistible* » de celle-ci exonérait « *totalelement la société gardienne du tramway de la présomption de responsabilité pesant sur elle* ».

Cette inégalité de traitement apparaît d'autant plus criante que l'utilisation du tramway comme moyen de transport en commun dans les villes, a connu un important regain au cours de ces dernières décennies. En effet, après une longue période de déclin entre 1930 et le milieu des années 1970, essentiellement due au développement de l'industrie automobile, le tramway a bénéficié d'un nouvel essor dans le cadre de la lutte contre la pollution et l'engorgement des villes. En mars 1975, Marcel Cavaillé, secrétaire d'État aux Transports du Gouvernement de Jacques Chirac, envoyait une lettre aux maires de huit villes françaises afin de les inviter à étudier la possibilité de réintroduire le tramway dans leur cité. Huit ans plus tard, Nantes mettait en service sa nouvelle infrastructure. Depuis le début des années 1990, le processus de réintroduction du tramway est allé en s'accélégrant, au point de concerner douze grandes villes en 2003, dont Paris, Lyon et Marseille. Il en résulte alors automatiquement, une augmentation des risques d'accidents de la circulation provoqués par cette catégorie de véhicule.

En conséquence, la présente proposition de loi entend étendre aux victimes d'un accident de la circulation dans lequel est impliqué un tramway, le bénéfice des dispositifs d'indemnisation prévu aux articles 1^{er} de la loi du 5 juillet 1985 et L. 211-8 du code des assurances.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

À l'article 1^{er} de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation, les mots : « et des tramways » sont supprimés.

Article 2

À l'article L. 211-8 du code des assurances, les mots : « et des tramways » sont supprimés.