

Position de l'UTP Extension de la loi Badinter

UNION
DES TRANSPORTS
PUBLICS
ET
FERROVIAIRES

L'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) est le syndicat professionnel des entreprises de transport public urbain, ainsi que des entreprises de transport ferroviaire présentes en France.

Elle représente :

- plus de 170 entreprises de transport public urbain implantées localement qui sont indépendantes ou liées à Keolis, Transdev, Veolia Transport ou à l'association AGIR, ainsi que la RATP.
- et les entreprises ferroviaires présentes en France : la SNCF et les entreprises nouvellement entrantes sur le marché français : Colas Rail, EurailCo, EuroCargoRail, Europorte, Veolia Transport et VFLI.

L'UTP est particulièrement **préoccupée de l'adoption par les députés** en première lecture le 16 février dernier, **d'un article additionnel** à une proposition de loi visant à améliorer l'indemnisation des victimes de dommages corporels à la suite d'un accident de la circulation¹. En effet, son **article 12** pourrait **modifier** de façon importante **le champ d'application** de la loi du 5 juillet 1985² dite « **Loi Badinter** ». L'application de cette loi pour l'instant limitée aux accidents de la circulation routière, serait ainsi étendue aux accidents dans lequel seraient impliqués des chemins de fer et des tramways circulant sur des voies qui leur sont propres.

Outre les entreprises de transport ferroviaire, l'UTP a recensé que plus de 21 réseaux disposant d'un transport urbain sur rails (métro, val et tramway) seraient directement impactés par cette proposition, ainsi qu'une dizaine de

réseaux supplémentaires dont les projets sont en cours de réalisation.

La profession s'inquiète qu'une telle disposition, nouvelle et sans réel lien direct avec les autres dispositifs prévus par cette proposition de loi, **puisse être définitivement adoptée, alors qu'elle devrait avoir de nombreux impacts importants pour elle :**

✓ Cette extension entraînerait une **responsabilité accrue des opérateurs de transport ferroviaire et de transport public guidé** par rapport au régime actuel de responsabilité pour faute prouvée, qui respecte les droits des victimes. Les exploitants de ces modes de transport verraient désormais leur **responsabilité systématiquement engagée quel que soit le comportement de la victime.**

✓ Cette extension de la loi Badinter ne parait **pas adaptée aux spécificités de ces modes de transport dont les contraintes de circulation et de sécurité sont bien distinctes de celles applicables aux véhicules terrestres à moteur.**

¹ Texte adopté n°419 par l'Assemblée nationale en première lecture le 16 février 2010 - Proposition de loi visant à améliorer l'indemnisation des victimes de dommages corporels.

² 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.

Ainsi, s'agissant de véhicules circulant sur des voies dédiées, le contrôle du conducteur est par nature limité à ces voies.

De même, ils bénéficient d'une priorité de passage sur les voies publiques de circulation³. Il est également utile de rappeler que ces modes de transport sont soumis à une **réglementation de sécurité** particulièrement **contraignante**, qui les place parmi les **modes de transport les plus sûrs**. En conséquence, les accidents de la circulation impliquant ces modes de transport résultent généralement d'un comportement fautif de la victime, qui ne pourrait plus être mis en exergue par l'exploitant.

✓ Ce dispositif serait également, **en totale contradiction avec la législation nationale aussi bien qu'européenne** dans lequel la loi Badinter s'insère actuellement.

○ D'une part, cette extension **dénaturerait le champ d'application et l'esprit de la loi Badinter** dans lequel elle a vocation à s'appliquer, à savoir : les accidents de la circulation impliquant les **véhicules terrestres à moteur**. Ces derniers sont en effet soumis à l'obligation d'assurance conformément aux dispositions prévues par le Code des Assurances et par le Code de la route⁴ ainsi que par la législation européenne⁵ qui excluent expressément les chemins de fer et les tramways.

³ Article R 422-3 du Code de la route.

⁴ Articles L211-1 et suivants du Code des assurances et article L110-1 du code de la route. L'article 2 de la loi du 27 février 1958 exclut expressément de l'obligation d'assurance les dommages causés par les chemins de fer et les tramways.

⁵ La directive 72/166/CE du Conseil du 24 avril 1972 concernant l'assurance de la responsabilité civile pour les véhicules automoteurs codifiée par la directive 2009/103CE du 16 septembre 2009 concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs concernant : « *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 les remorques, même non attelées* ».

○ Cette extension serait d'autre part, **incompatible avec le régime spécifique de responsabilité consécutif à un accident ferroviaire** institué récemment par le règlement européen sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires⁶ ainsi que par les dispositions prévues par la COTIF (CIV)⁷ qui reconnaissent que le fait fautif de la victime, le fait d'un tiers ou la force majeure, constituent des causes d'exonération de la responsabilité de l'entreprise ferroviaire. Elle placerait, ainsi les opérateurs français dans une situation moins favorable que les autres opérateurs sur le marché européen.

✓ La profession s'inquiète en outre de **l'accroissement des difficultés** qu'auront les opérateurs de transport **pour trouver un assureur sur un marché déjà restreint**. Les primes d'assurance et de courtage devraient augmenter de façon significative du fait de l'explosion des déclarations de sinistres, ce qui réduira d'autant les capacités d'investissement des autorités organisatrices de transport et de leurs opérateurs.

✓ Ce dispositif constituerait en définitive, **un frein indéniable au développement de ces modes de transport**, pourtant encouragés par le gouvernement dans le cadre du Grenelle de l'environnement.

⁶ Règlement (CE) 1371/2007 du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, en vigueur depuis le 3 décembre dernier.

⁷ Convention internationale applicable aux transports internationaux ferroviaires et prévoyant des Règles Uniformes.

Contacts : Valérie BEAUDOUIN - Karine MAUBERT
UTP - Département Législation et Affaires européennes

5-7 rue d'Aumale - 75009 Paris

Tél. : +33 (0)1 48 74 73 71 - Fax : +33 (0)1 40 16 11 72 - www.utp.fr