

Est impliqué dans un accident de la circulation le véhicule qui prend feu pendant qu'il circule

Yannick Dagonne-Labbe

NOTE

[1 et 2] La loi du 5 juill. 1985 continue de poser des problèmes quant à la détermination des notions qu'elle utilise. Qu'il s'agisse de celle de conducteur d'un véhicule terrestre à moteur ou de celle d'implication d'un tel véhicule dans un accident de la circulation. Cependant, sur ces deux points, le problème de qualification ne se posera que si l'on a bien à faire à un accident de la circulation. En effet, s'il ne s'agit pas d'un accident lié à la circulation, il n'y aura pas nécessairement lieu de rechercher si son auteur était ou non conducteur lors des faits ou si tel ou tel véhicule y était impliqué ou non. Si le critère permettant de distinguer l'accident de la circulation de celui qui n'en relève pas est pratiquement établi dans les hypothèses classiques de heurt entre véhicules ou entre ceux-ci et un piéton, il reste à le préciser dans les cas où le fait dommageable, ayant pris naissance dans un véhicule isolé, a occasionné des préjudices corporels ou matériels à des tiers. A-t-on alors à faire à un accident de la circulation impliquant la mise en oeuvre de la loi du 5 juill. 1985 ou à un accident extérieur à cette circulation et, par là même, relevant des règles du droit commun de la responsabilité délictuelle ? Deux arrêts rendus par la deuxième Chambre civile de la Cour de cassation, en date des 8 janvier et 26 mai 1992⁽¹⁾, apportent une réponse à cette interrogation. Dans la première espèce, un incendie se déclare à bord d'un véhicule en mouvement et entraîne des brûlures mortelles pour l'un des passagers. Les héritiers de celui-ci demandent réparation au conducteur et au propriétaire du véhicule en se fondant sur la loi du 5 juill. 1985. Cette demande ayant été acceptée par la cour d'appel, les défendeurs se pourvoient en cassation en estimant, entre autres, que dans la mesure où il s'agissait d'un incendie seul l'art. 1384, al. 2, c. civ. devait s'appliquer à l'espèce. La Cour de cassation rejette cette prétention car, selon elle, on est ici en présence d'un accident lié à la circulation et donc soumis à la loi de 1985. Dans la seconde espèce, un immeuble est endommagé par suite d'un incendie ayant pris naissance dans un cyclomoteur qui était stationné contre l'une de ses façades. L'assureur de la société propriétaire des bâtiments, ayant indemnisé celle-ci, assigne en remboursement des sommes versées le motocycliste et son assureur en s'appuyant sur la loi de 1985. La cour d'appel, qui a rejeté cette argumentation, voit sa décision confirmée par la Cour de cassation qui estime que les juges du fond ont, à bon droit, considéré qu'il ne s'agissait pas, en l'espèce, d'un accident de la circulation. Après avoir déterminé sur quel critère se fondent ces décisions pour admettre ou non l'existence d'un accident de la circulation dans ces hypothèses particulières, nous rechercherons les raisons qui permettent d'approuver leur choix.

Il y a effectivement intérêt pour les victimes de préjudices corporels ou matériels à pouvoir bénéficier des dispositions protectrices de la loi de 1985 plutôt que de celles qui le sont moins des art. 1384, al. 1er et 2, c. civ. S'agissant du premier alinéa, l'application de la nouvelle loi évitera aux victimes d'avoir à prouver le lien de causalité entre le fait de la chose et le dommage qu'elles subissent, la preuve de l'implication du véhicule dans l'accident suffira et, par ailleurs, elles ne pourront se voir opposer le rôle passif de la chose. S'agissant de l'art. 1384, al. 2, c. civ., ce qui correspond aux cas d'espèce, l'intérêt des victimes à l'exclure est évident puisque cette disposition exige une faute du détenteur du bien où l'incendie a pris naissance ou des personnes dont il est responsable. Compte tenu de ces avantages procurés aux victimes par les dispositions de 1985, il importe de déterminer un critère net de distinction pour les hypothèses où la qualification d'accident de la circulation n'est pas évidente. Il apparaît que la jurisprudence utilise ici, comme dans les hypothèses classiques

d'accidents résultant d'un heurt, le critère de la situation du véhicule lors du fait dommageable. En effet, il découle de l'arrêt du 8 janv. 1992 qu'il y aura accident de la circulation dès lors que le véhicule où a pris naissance le sinistre était en mouvement à ce moment. La notion de véhicule en mouvement est d'ailleurs entendue très largement. De fait, est en mouvement le véhicule momentanément arrêté à l'entrée d'un parking (2), ou qui vient de s'arrêter lors de la survenance du sinistre (3) ou, encore, qui à ce moment est prêt à circuler (4). En outre, il suffit d'un simple déplacement même s'il se réduit à une très courte distance à l'intérieur d'une cour de ferme (5). Par contre, comme en témoigne la décision du 26 mai 1992, si le véhicule où a pris naissance le fait dommageable était en stationnement à ce moment, il est hors circulation et en aucun cas la loi de 1985 ne pourra s'appliquer (6). Sur ce point la solution diffère de celle qui est admise dans les hypothèses classiques d'accidents de la circulation. En effet, dans ces dernières, le véhicule stationné n'est pas hors circulation (7). Il peut, notamment, être impliqué dans un accident lié à celle-ci dès lors que les conditions de son stationnement étaient de nature à perturber la circulation d'un autre véhicule ayant occasionné un accident (8). Une telle analyse n'est, en toute logique, pas applicable dans les hypothèses qui nous intéressent. Cela ressort d'ailleurs clairement des termes de l'arrêt du 26 mai 1992. De fait, la Cour de cassation confirme la décision de la cour d'appel excluant l'application de la loi de 1985 alors que la motocyclette stationnait sur la voie publique et, par ailleurs, ne reproche pas aux juges du fond de n'avoir pas recherché les conditions de son stationnement (9). Le critère ainsi dégagé par les deux arrêts annotés semble parfaitement justifié.

Dans les hypothèses où le fait dommageable a pris naissance dans un véhicule isolé indépendamment de tout heurt, la distinction nette entre le véhicule en mouvement, qui sera soumis à la loi de 1985, et celui en stationnement, qui restera en toute espèce soumis au droit commun de la responsabilité civile, est justifiée à un double point de vue. D'une part, il est à noter que si le véhicule où naît le sinistre est en mouvement il crée un risque lié à la circulation, ce qui n'est pas le cas d'un véhicule en stationnement qui, s'il crée un risque en s'enflammant, celui-ci est sans rapport avec la circulation (10). Ensuite, si dans l'intention du législateur de 1985 cette loi devait retenir une notion large d'accident de la circulation, il ne faut pas aller jusqu'à la dénaturation de cette notion. Il serait contraire à l'esprit de la loi de l'appliquer à des accidents qui, même si un véhicule terrestre à moteur y est concerné, sont manifestement sans lien avec l'activité de circulation (11).

Il existe donc une différence de mise en oeuvre du critère de distinction entre accident de la circulation et accident hors circulation suivant qu'il s'agit d'une hypothèse classique d'accident, c'est-à-dire où il y a eu collision ou heurt, et celle envisagée ici concernant un véhicule isolé. Quoiqu'il en soit, il apparaît comme indispensable, compte tenu du caractère exceptionnel des dispositions de la loi du 5 juill. 1985 et de la lourdeur des obligations qu'elle fait peser sur les conducteurs et gardiens de véhicules terrestres à moteur, de qualifier avec précision ce qui caractérise un accident de la circulation. C'est dans cette optique que s'inscrivent les décisions annotées.

Mots clés :

RESPONSABILITE CIVILE (ACCIDENTS DE LA CIRCULATION) * Implication * Véhicule * Circulation * Incendie * Passager

(1) Sur cette dernière décision V. Jourdain, *RTD civ.* 1992.774 (1).

(2) Civ. 2e, 8 janv. 1992, *Bull. civ.* II, n° 3 ; *D.* 1992. IR. 54 (2); *RTD civ.* 1992.401, obs. Jourdain (3). La solution serait la même en cas d'arrêt momentané à un feu rouge : V. Riom, 2 nov. 1989, *D.* 1989. IR. 326, ou dans une file qui a cessé d'avancer en raison d'un embouteillage : V. Versailles, 22 avr. 1988, *D.* 1988. IR. 166.

(3) Civ. 2e, 19 févr. 1986, *Bull. civ.* II, n° 18 (victime atteinte par une flamme provenant d'un véhicule qui venait de s'arrêter) ; 20 janv. 1993, *Bull. civ.* II, n° 18 (véhicule prenant feu après son arrêt sur la bande d'arrêt d'urgence d'une autoroute).

(4) V. TGI Paris, 8 nov. 1989, *Gaz. Pal.* 1990.1. *Somm.* 154, qui exclut la loi de 1985 en constatant que l'incendie litigieux est sans relation avec la circulation d'un véhicule, soit en mouvement, soit prêt à circuler, soit venant de s'immobiliser.

(5) Civ. 2e, 5 juin 1991, *Bull. civ.* II, n° 171 ; *D.* 1992. *Somm.* 207, obs. P. Couvrat et M. Massé, et 272, obs. A. Penneau.

(6) Sauf l'hypothèse où l'explosion du véhicule stationné entraîne une collision entre d'autres véhicules en mouvement.

(7) Mazeaud, *Leçons de droit civil*, t. 2, 1er vol., *Obligations. Théorie générale*, par Chabas, n° 556-5; Civ. 2e, 21 oct. 1987, *D.* 1987. *IR.* 226.

(8) V., pour une application récente de cette règle, Civ. 2e, 22 avr. 1992, *Bull. civ.* II, n° 123.

(9) V., dans le même sens, Paris, 31 janv. 1990, *Gaz. Pal.* 1990.2. *Somm.* 415. - V. cependant contra, TGI Bordeaux, 23 avr. 1990, *Gaz. Pal.* 1990.2. *Somm.* 415 ; Versailles, 15 juin 1992, *JCP* 1992.IV.2260.

(10) Jourdain, *RTD civ.* 1992.774 et 775.

(11) Jourdain, *RTD civ.* 1991.549, qui estime que l'on cherche en vain le « fait de circulation » lorsque le véhicule à l'origine de l'incendie est immobilisé. - V. également : Lambert-Piéri, *Rép. civ. Dalloz*, v° *Responsabilité. Régime des accidents de la circulation*, n° 40. - V. Paris, 20 mars 1986, *RTD civ.* 1987.329, obs. Huet, qui exclut l'application de la loi du 5 juill. 1985 en ce qui concerne une personne blessée en introduisant son bras dans le système d'entraînement du moteur assurant le fonctionnement de l'installation frigorifique d'un camion.