

Incendie du véhicule et notion d'accident de la circulation : la Cour de cassation étend le domaine d'application de la loi

Patrice Jourdain

NOTE

1. - Notion clé de la loi du 5 juill. 1985 en ce qu'elle commande son application, l'accident de la circulation suscite des difficultés d'interprétation non encore parfaitement élucidées par la jurisprudence⁽¹⁾. Plus précisément, c'est le rattachement de l'accident à la circulation des véhicules qui pose problème, notamment dans les hypothèses d'incendie ou d'explosion de véhicules⁽²⁾, ou encore lorsqu'un véhicule utilitaire est occupé à un travail ou à une tâche particulière quand survient l'accident. Les arrêts ci-dessus rapportés sont de nature à remettre en cause certaines des solutions que consacrait la jurisprudence, en ouvrant la voie à un élargissement de la notion d'accident de la circulation et, du même coup, à une extension du champ d'application de la loi. Trois d'entre eux intéressent l'incendie du véhicule en stationnement (I), le dernier a trait à l'incendie affectant un engin de travail (II).

I. - L'incendie du véhicule en stationnement.

2. - Dans les espèces ayant donné lieu aux trois arrêts du 22 nov. 1995, des incendies s'étaient déclarés dans des automobiles qui présentaient la particularité commune d'être « en stationnement », au sens où elles étaient « garées » à un endroit choisi par leur conducteur et pour un certain temps. Dans deux des espèces (les affaires *MACIF*), l'automobile stationnait régulièrement sur la voie publique, le long de la chaussée, même si, dans un cas (*MACIF c/ Solinski*), le véhicule garé la veille au soir n'a pas été retrouvé le lendemain matin au même endroit. Dans la troisième affaire (*Rhin et Moselle*), l'automobile incendiée était en stationnement dans un parking public souterrain depuis onze heures.

3. - Dans ce type de situation, la jurisprudence s'était jusque-là montrée réticente à admettre l'application de la loi du 5 juill. 1985. C'est ainsi que son application fut repoussée à propos de l'incendie qui a pris naissance sur une motocyclette adossée au mur d'un immeuble et s'est propagé au bâtiment⁽³⁾, ou encore de l'incendie d'un autocar en stationnement qui s'est communiqué à un autre⁽⁴⁾. La loi ne s'appliquait que lorsque l'incendie survenait dans un véhicule *en mouvement*⁽⁵⁾ ou encore dans un véhicule *à l'arrêt*, c'est-à-dire immobilisé momentanément en raison des contingences de la circulation routière⁽⁶⁾. Dans le premier cas, l'accident est alors nécessairement rattaché à la circulation, le déplacement du véhicule étant en quelque sorte consubstantiel à l'idée de circulation. Dans le second - véhicule à l'arrêt -, le rattachement à la circulation semblait se justifier par la considération que le véhicule momentanément immobilisé se trouve encore intégré dans une « action de circulation », le lien existant entre le mouvement du véhicule, immédiatement antérieur à l'arrêt, et l'incendie, étant alors très étroit.

4. - En cet état de la jurisprudence, on se serait attendu à ce que la loi du 5 juill. 1985 fût déclarée applicable, car il n'était possible de rattacher à un mouvement de circulation aucun des incendies survenus dans les diverses espèces. C'est d'ailleurs pourquoi, dans l'affaire *Rhin et Moselle*, la Cour d'appel de Nîmes (3 nov. 1993) préféra se situer sur le terrain de l'art. 1384, al. 2, c. civ. Son arrêt fut pourtant sèchement censuré par la Cour de cassation au motif que « l'incendie provoqué par un véhicule terrestre à moteur, *ce dernier fût-il en stationnement*, est régi par les dispositions de la loi du 5 juill. 1985, et non par celles de l'art.

1384, al. 2, c. civ. ». Dans le même sens, la Haute juridiction a rejeté les pourvois contre les arrêts qui, dans les autres affaires, avaient au contraire admis l'application de la loi, énonçant dans l'un d'eux que « le stationnement d'une automobile sur la voie publique est un fait de circulation au sens de l'art. 1^{er} de la loi n° 85-677 du 5 juill. 1985 ».

Désormais, il n'y aurait donc plus à distinguer ni entre le stationnement et l'arrêt, ni entre l'immobilité et le mouvement du véhicule ; dans tous les cas, l'accident se rattacherait à la circulation routière.

5. - On ne regrettera pas la disparition de la distinction assez approximative entre véhicules en stationnement et véhicules à l'arrêt. La justification de la différence de solutions qui en était tirée partait certes d'une idée qui n'était pas fautive, à savoir que l'incendie est plus étroitement relié à la circulation s'il se produit pendant un arrêt momentané. Elle demeurait cependant fragile et ne suffisait à justifier ni la casuistique jurisprudentielle rappelée ci-dessus ni le byzantinisme des solutions qui en résultait.

C'est l'alignement de la solution sur celle applicable aux véhicules en mouvement qui pourrait être contesté. L'incendie d'un véhicule immobile est en effet une circonstance contingente ; l'accident qu'il provoque n'est pas plus lié à la circulation que celui qui résulte de l'incendie de n'importe quel autre engin motorisé ; inversement, l'incendie n'exclut pas un tel rattachement à la circulation. Il est à la vérité une *circonstance neutre* à l'égard de la circulation des véhicules.

Mais s'il en est ainsi, ne convient-il pas d'en faire purement et simplement abstraction ? Une réponse affirmative nous semble possible. Et dès lors que, d'une façon générale, le stationnement est jugé compatible avec une notion de circulation largement entendue, il n'y a pas d'obstacle de principe à l'application de la loi à un accident résultant de l'incendie du véhicule. Le reste est affaire d'implication. Or il ne fait guère de doute qu'au regard des critères de l'implication actuellement retenus par la jurisprudence⁽⁷⁾ l'incendie du véhicule implique celui-ci dans l'accident qu'il provoque. Là où les pourvois contestaient l'implication, ils sont rejetés sans guère de motivation, ce qui laisserait plutôt entendre que, pour la Haute juridiction, l'implication était dans ces espèces une évidence.

6. - L'application de la loi par les arrêts rapportés ne signifie peut-être pas, cependant, que tous les incendies de véhicules devront systématiquement être rattachés à la circulation. Il se peut en effet que l'incendie (ou l'explosion) soit dû à une cause étrangère à celle-ci. Un arrêt illustre bien cette situation dans une espèce où, pour dégeler un bouchon d'essence, le chauffeur d'un poids lourd n'avait pas trouvé meilleure idée que d'utiliser une lampe à souder. Il fut jugé que l'explosion qui s'en suivit était due à la seule faute du conducteur et que le sinistre n'était manifestement pas un accident de la circulation au sens de la loi de 1985⁽⁸⁾. La solution semblait raisonnable.

N'en était-il pas de même dans l'espèce (*MACIF c/ Solinski*) où l'automobile garée le soir, devant un immeuble, fut retrouvée le lendemain matin stationnée sur le trottoir dans des circonstances indéterminées ? Il était seulement relevé que le véhicule avait explosé après qu'un inconnu y eut mis le feu. Manifestement les dommages semblaient dus à un acte de malveillance, ainsi que s'attachait d'ailleurs à le montrer le pourvoi. Au regard de la jurisprudence qui déclare la loi inapplicable aux infractions volontaires⁽⁹⁾, l'on se demandera donc si, dans ce cas, il convient encore de parler d'« accident de la circulation ».

Il est vrai que, comme la Cour de cassation le relève pour rejeter le pourvoi, le gardien ne pouvait opposer à la victime le fait d'un tiers. La solution paraît imposée par l'art. 2 de la loi. Mais l'argument n'est peut-être pas décisif. Car si cette interdiction signifie sans doute que le défendeur ne peut s'exonérer en invoquant le fait d'un tiers, elle ne s'oppose pas nécessairement à ce qu'il en excipe pour contester l'existence d'un accident de la circulation.

Mais une autre raison conduit plus sûrement à l'application de la loi dans cette circonstance. Si le fait volontaire du conducteur peut être exclusif d'un accident de la circulation, faute de caractère fortuit de l'événement - et il faudra donc certainement réserver cette hypothèse -, il

n'en va plus de même du *fait volontaire du tiers*, qui demeure fortuit à la fois pour la victime et pour le conducteur (10). Une telle circonstance n'est donc pas exclusive d'un accident, ni de son rattachement à la circulation routière. Et l'on comprendra donc que la Haute juridiction ait préféré éviter en l'espèce toute difficulté liée à une distinction fondée sur le caractère volontaire ou non de la cause de l'incendie, alors que par ailleurs l'implication des véhicules était incontestable.

II. - L'incendie de l'engin de travail.

7. - Dans l'espèce ayant donné lieu à l'arrêt du 8 nov. 1995 (*Lègue*), une étincelle échappée d'un tracteur occupé à moissonner un champ avait mis le feu au chaume qui s'était communiqué au bois voisin. Pour estimer qu'il n'y avait pas accident de la circulation, le tribunal avait retenu que les faits s'étaient produits alors que le tracteur effectuait un travail agricole et que la preuve n'était pas rapportée qu'il était en mouvement.

Au regard de la jurisprudence antérieure, l'incendie n'était cette fois plus un obstacle à l'application de la loi car, s'il n'y avait peut-être pas mouvement, l'on ne pouvait dire que le véhicule était en stationnement : il semblait plutôt à l'arrêt. Et l'on a vu que, dans ce cas, la jurisprudence n'hésitait pas à faire application de la loi.

Mais la neutralité de l'incendie, du point de vue du rattachement à la circulation, ne dispensait pas de prendre en compte les autres circonstances de l'accident relevées par les juges. Or celles-ci étaient de nature à faire douter du rattachement des dommages à la circulation des véhicules.

8. - Si la jurisprudence a toujours refusé de distinguer entre lieu public et lieu privé, bien que certains auteurs le lui aient suggéré (11), elle a cependant posé certaines limites à l'application de la loi lorsque les dommages ont été causés par des véhicules occupés à une tâche particulière correspondant à une *fonction spécifique* qui n'a rien à voir avec leur fonction naturelle de déplacement. Tel est le cas des engins agricoles ou de chantier lorsqu'ils sont utilisés comme instruments de travail (12). Au moins lorsque le véhicule était *immobile*, la jurisprudence écartait l'application de la loi de 1985 (13). Elle considérait en quelque sorte que la fonction de déplacement du véhicule s'effaçait au profit de son utilisation comme outil de travail (14). Ce n'est que lorsque le véhicule était en mouvement qu'il était jugé en circulation, quelle que soit la fonction remplie (15).

En l'espèce, le tracteur qui moissonnait dans le champ et dont le mouvement n'était pas établi semblait bien être étranger à la circulation des véhicules, du moins au regard des critères jurisprudentiels, ainsi que l'avaient pensé les premiers juges. Leur décision est cependant cassée parce qu'ils avaient constaté que le dommage avait pour origine une étincelle en provenance du moteur du tracteur qui manoeuvrait dans le champ.

L'arrêt traduit sans aucun doute un nouvel élargissement de la notion d'accident de la circulation. Le fait qu'un véhicule immobile soit occupé à une tâche précise n'exclurait plus nécessairement l'application de la loi.

9. - Si l'on s'en tient à la solution retenue en l'espèce, elle ne nous paraît pas critiquable. Sans doute le tracteur était-il vraisemblablement à l'arrêt quand l'étincelle s'est échappée du moteur. Mais lorsqu'un engin travaille dans un champ ou sur un chantier et que la nature de ce travail se traduit par une succession de déplacements et d'arrêts, il est tout à fait artificiel de distinguer selon qu'il était arrêté ou en déplacement au moment de l'accident. Dès lors qu'à sa fonction d'outil de travail s'ajoute *indissociablement* celle de déplacement, le rattachement à la circulation nous paraît difficilement contestable. Cela semblait être le cas en l'espèce. Peu importerait donc que le tracteur ne fût pas en mouvement au moment précis de l'accident, du moment qu'il manoeuvrait.

Mais pour autant que l'on puisse en juger à travers une motivation assez peu explicite, l'arrêt semblerait révéler un changement de perspective par rapport à la jurisprudence antérieure : plus de référence au rôle ou la fonction du véhicule ; indifférence de l'arrêt ou du mouvement

au moment de l'accident. Pour justifier l'application de la loi, il suffirait que le dommage ait sa source dans le véhicule, et peut-être plus précisément encore dans son fonctionnement. En attestent les circonstances de fait relevées par la Cour suprême, à savoir que l'étincelle à l'origine de l'accident provenait du moteur, et encore que le tracteur manoeuvrait. Cette dernière circonstance semblerait en effet évoquer plutôt le fonctionnement que le déplacement du véhicule, qui n'était pas établi.

10. - Mais on peut se demander si cette simple relation de cause à effet entre le véhicule et l'accident suffit à rattacher celui-ci à la circulation lorsque l'engin est utilisé dans une fonction qui lui est totalement étrangère et apparaît même incompatible avec un déplacement. Car si l'incendie est une circonstance neutre au regard de la circulation routière, tel n'est plus le cas de l'usage du véhicule dans une fonction strictement et exclusivement utilitaire. L'application de la loi dans ce cas reviendrait à nier les limites rationnelles imposées par sa finalité et qui nous semblent justifier le maintien de l'exigence d'une relation entre l'accident et la circulation des véhicules. Ce sont en effet les risques de la circulation routière que la loi a pour objet de prendre en charge. Et c'est en raison de son aptitude à circuler que le véhicule terrestre à moteur impliqué dans un accident déclenche l'application de la loi. La fonction de déplacement du véhicule est donc essentielle pour sa mise en oeuvre ; elle est sa justification et sa limite. L'oublier conduirait à appliquer la loi à n'importe quelle autre machine à moteur, c'est-à-dire hors de son domaine rationnel d'application.

Pratiquement c'est avec l'exercice de cette fonction de déplacement du véhicule que l'accident doit conserver un lien. Ainsi lorsque la fonction d'outil de travail de l'engin est parfaitement *dissociable* de sa fonction de déplacement, et qu'il est établi que l'accident *se rattache à la seule fonction spécifique*, il serait artificiel de le soumettre à l'application de la loi de 1985. Cela concernera par exemple les engins qui fonctionnent « en poste fixe », qui ne peuvent accomplir leur travail qu'immobile ou dont seule la partie « machine-outil » est en action. Ainsi la plupart des solutions consacrées par la jurisprudence devraient-elles se maintenir⁽¹⁶⁾. De même les accidents causés par les camions d'exposition dans les foires ou même par des camions-bibliothèques ne devraient pas relever de la loi de 1985 s'ils étaient « en service » au moment de l'accident. Finalement, l'élargissement salutaire du domaine d'application de la loi suggéré par l'arrêt ne devrait viser que les véhicules simplement immobiles lors de l'accident : peu importerait désormais qu'ils fussent occupés à un travail particulier s'il n'est pas incompatible avec le déplacement.

11. - A condition d'être raisonnablement compris, les arrêts commentés nous semblent dignes d'approbation. La jurisprudence qui tendait à écarter l'application de la loi du 5 juill. 1985 en cas d'incendie du véhicule en stationnement était en effet d'une rigidité excessive à laquelle les arrêts du 22 nov. 1995 devaient mettre un terme. Quant aux accidents provoqués par des engins agricoles ou de chantier immobiles - qu'ils soient ou non dus à des incendies -, ils ne doivent pas nécessairement être soustraits à son empire ; à cet égard la solution retenue par l'arrêt du 8 nov. 1995 permettra d'affermir la jurisprudence qui faisait déjà application de la loi à ces véhicules, sans exiger qu'ils soient en mouvement au moment de l'accident.

Il conviendra seulement de veiller à ce que la loi ne soit pas appliquée sans discernement à des accidents étrangers à toute idée de circulation, notamment à ceux qui, impliquant des véhicules de travaux, ont leur source exclusive dans le fonctionnement d'une partie de l'engin étrangère à la fonction de déplacement. Car la finalité de la loi impose le maintien d'un lien rationnel entre l'accident et la circulation des véhicules.

Mots clés :

RESPONSABILITE CIVILE (ACCIDENTS DE LA CIRCULATION) * Implication * Véhicule * Stationnement * Voie publique * Incendie

(1) Sur lesquelles, V. notre récent article, *Domaine et conditions d'application de la loi du 5 juillet 1985*, *Gaz. Pal.* 1995, 1, *Doctr.* p. 642.

(2) V. en dernier lieu, outre notre art. préc., J. Kadhim, *L'indemnisation des dommages*

résultant de l'incendie ou de l'explosion d'un véhicule terrestre à moteur, *Gaz. Pal.* 1994, 1, *Doctr.* p. 148.

(3) Cass. 2^e civ., 26 mai 1992, *Bull. civ. II*, n° 150 ; *D.* 1993, *Jur.* p. 375, note Y. Dagorne-Labbe[☞] ; *Resp. civ. et assur.* 1992, *Comm.* n° 319 ; *RTD civ.* 1992, p. 774 et nos obs. ☞

(4) CA Versailles, 7 mai 1993, *Resp. civ. et assur.* 1994, *Comm.* n° 8 ; *RTD civ.* 1993, p. 842, et nos obs. ☞ ; *adde*, CA Paris, 31 janv. 1990, *RTD civ.* 1990, p. 676 ☞ ; CA Dijon, 8 févr. 1991, *Sté Volay*, inédit ; CA Lyon, 25 nov. 1992, et CA Versailles, 7 mai 1993, *RTD civ.* 1993, p. 842 ☞. Ces arrêts décidaient que le véhicule en stationnement incendié n'est pas en circulation au sens de la loi.

(5) Cass. 2^e civ., 5 juin 1991, *Bull. civ. II*, n° 171 ; *RTD civ.* 1991, p. 549 et nos obs. ☞ ; *D.* 1992, *Somm.* p. 207, obs. Couvrat et Massé[☞], et p. 272, obs. A. Penneau[☞] ; 8 janv. 1992, *Samda*, *Bull. civ. II*, n° 5 ; *D.* 1993, *Jur.* p. 375, note Y. Dagorne-Labbe[☞] ; *Resp. civ. et assur.* 1995, *Comm.* n° 54.

(6) Cass. 2^e civ., 19 févr. 1986, *Bull. civ. II*, n° 18 ; 8 janv. 1992, *Lilloise d'assurances et de réassurances*, *Bull. civ. II*, n° 3 ; *Resp. civ. et assur.* 1992, *Comm.* n° 133 ; *RTD civ.* 1992, p. 401 et nos obs., pour un arrêt sur la voie de circulation donnant accès à un parking d'immeuble ☞ ; 20 janv. 1993, *Bull. civ. II*, n° 18 ; *D.* 1994, *Somm.* p. 16, obs. J.-L. Aubert[☞] ; *Resp. civ. et assur.* 1993, *Comm.*, n° 122 ; *RTD civ.* 1993, p. 840 et nos obs. ☞, et 3 mars 1993, *Bull. civ. II*, n° 79 ; *D.* 1994, *Somm.* p. 265, obs. Couvrat et Massé[☞] ; *Resp. civ. et assur.* 1993, *Comm.* n° 195 ; *RTD civ.* 1993, p. 840 et nos obs., pour des véhicules qui s'arrêtent sur la bande d'arrêt d'urgence d'une autoroute ☞.

(7) Sur ces critères, *V.*, en dernier lieu, notre art. préc., *Gaz. Pal.* 1995, 1, *Doctr.* p. 642 ; F. Chabas, *Les accidents de la circulation*, Dalloz, 1995, coll. *Connaissance du droit*, p. 75 s.

(8) CA Lyon, 25 nov. 1992, *RTD civ.* 1993, p. 843, et nos obs. ☞

(9) Cass. crim., 6 juin 1990, *Bull. crim.*, n° 226 ; *Resp. civ. et assur.* 1990, *Comm.* n° 266 ; 8 août 1990, *Resp. civ. et assur.* 1990, *Comm.* n° 432 ; 23 mai 1991, *Bull. crim.*, n° 220 ; *Resp. civ. et assur.* 1991, *Comm.* n° 358 ; Cass. 2^e civ., 6 déc. 1991, *Bull. civ. II*, n° 328 ; *Resp. civ. et assur.* 1992, *Comm.* n° 90 ; *RTD civ.* 1992, p. 571, et nos obs. ☞ ; Cass. crim., 6 févr. 1992, *Resp. civ. et assur.* 1992, *Comm.* n° 207 ; Cass. 2^e civ., 2 mars 1994, *Bull. civ. II*, n° 79 ; *Resp. civ. et assur.* 1994, *Comm.* n° 232 ; *RTD civ.* 1995, p. 132, et nos obs. ☞ ; 5 oct. 1994, *Bull. civ. II*, n° 191 ; *RTD civ.* 1995, p. 132, et nos obs. ☞ ; 30 nov. 1994, *Bull. civ. II*, n° 243 ; *RTD civ.* 1995, p. 132, et nos obs. ☞

(10) En ce sens, H. Groutel, *Un nouveau conflit de frontière entre la loi du 5 juillet 1985 et la législation sur les victimes d'infractions*, *Resp. civ. et assur.* 1995, *Chron.* n° 24.

(11) F. Chabas, *Le droit des accidents de la circulation après la réforme du 5 juillet 1985*, 2^e éd., n° 129.

(12) H.-V. Amouroux, *Le véhicule et l'outil. L'applicabilité de la loi du 5 juillet 1985 aux matériels de travaux et de chantier*, *Gaz. Pal.* 1990, 1, *Doctr.* p. 131.

(13) Cass. 2^e civ., 13 janv. 1988, *Bull. civ. II*, n° 12 ; 31 janv. 1989, *Gaz. Pal.* 1989, 1, *Jur.* p. 116 ; 3 juill. 1991, *Bull. civ. II*, n° 201 ; *Resp. civ. et assur.* 1991, *Comm.* n° 38 ; *RTD civ.* 1991, p. 763 et nos obs. ☞ ; 8 janv. 1992, *Brault*, *Bull. civ. II*, n° 4 ; *Resp. civ. et assur.* 1992, *Comm.* n° 135 ; *RTD civ.* 1993, p. 840 et nos obs. ☞ ; 14 oct. 1992, *Resp. civ. et assur.* 1992, *Comm.* n° 450 ; 9 juin 1993, *Bull. civ. II*, n° 198 ; *Resp. civ. et assur.* 1993, *Comm.* n° 338 ; *RTD civ.* 1993, p. 840 et nos obs. ☞ ; CA Paris, 22 sept. 1993, *RTD civ.* 1993, p. 840 et nos obs., *ibid.*

(14) B. Starck, H. Roland et H. Boyer, *Obligations*, t. 1, *Responsabilité délictuelle*, 4^e éd., n° 772.

(15) Cass. 1^{re} civ., 15 janv. 1991, *Resp. civ. et assur.* 1991, *Comm.* n° 123 ; Cass. 2^e civ., 10 mai 1991, *Bull. civ. II*, n° 137 ; *Resp. civ. et assur.* 1991, *Comm.* n° 284 ; 28 oct. 1991, *Bull. civ. II*, n° 288 ; 31 mars 1993, *Bull. civ. II*, n° 131 ; *D.* 1994, *Somm.* p. 17, obs. A. Penneau ; *RTD civ.* 1993, p. 840 et nos obs. ; 5 janv. 1994, *Bull. civ. II*, n° 1 ; *Resp. civ. et assur.* 1994, *Comm.* n° 137 ; 25 mai 1994, *Bull. civ. II*, n° 132.

(16) Notamment pour une moissonneuse-batteuse fonctionnant en poste fixe : Cass. 2^e civ., 14 oct. 1992 ; pour une ensileuse dont seule la partie machine-outil est en fonctionnement : Cass. 2^e civ., 8 janv. 1992, préc. ; pour une presse à paille, autonome dans son fonctionnement et insusceptible de se déplacer par elle-même : Cass. 2^e civ., 3 juill. 1991, préc. *Adde*, pour la benne basculante d'un camion immobile : Cass. 2^e civ., 9 juin 1993, préc., et pour la manoeuvre de la pelle d'un chariot-élévateur ou d'un engin de terrassement immobile : Cass. 2^e civ., 13 janv. 1988 et 31 janv. 1989, préc.