

**Le jeu de la jurisprudence et de la loi.**  
**L'article 1 de la loi du 5 juillet 1985 et l'arrêt de la 2<sup>e</sup> chambre civile de la Cour de cassation du 22 mai 2014 (n°13-10561).**

**Georges Wiederkehr**

Professeur émérite à l'Université de Strasbourg

1. Entre Montesquieu qui ne voulait voir dans le juge que la bouche de la loi et Alain pour qui le véritable législateur était le juge, qui a raison ? Sans doute, aussi illustres soient ces auteurs, ni l'un, ni l'autre. La vérité se trouve probablement en chemin entre leurs positions extrêmes. Mais plus près de laquelle ? L'analyse commune est aujourd'hui que, si le juge a mission de dire le droit, celle-ci consiste à appliquer la loi et à l'interpréter pour pouvoir l'appliquer aux litiges particuliers qu'il doit, ce faisant, trancher. On peut pourtant estimer que c'est là une estimation réductrice du rôle du juge dans la réalisation du droit.
2. En réalité, la loi, telle qu'adoptée par le Parlement, n'est jamais qu'un squelette dépourvu de vie et c'est à la jurisprudence de le garnir de chair et de l'animer. Elle va d'ailleurs parfois plus loin encore jusqu'à lui ôter ou, au contraire, rajouter quelques os. Il ne faut donc pas se fier aux mots de la loi, car ils ne prennent que le sens que leur attribue la jurisprudence, un sens que celle-ci peut d'ailleurs changer en cours d'existence de la loi. Des cinq articles du Code civil (1382 à 1386), vieux de plus de deux siècles, qui constituent le droit commun de la responsabilité, seul l'article 1384 a subi quelques retouches législatives concernant la responsabilité des père et mère ainsi que celle des instituteurs et l'introduction d'un régime particulier concernant les incendies. Pourtant qui s'en rapporterait, pour connaître le sens des dispositions non modifiées depuis 1804, à ce qu'ils énoncent littéralement ne connaîtrait rien du droit de la responsabilité et, s'il cherchait des explications dans un traité du XIX<sup>e</sup>, voire du XX<sup>e</sup> siècle, il ne connaîtrait qu'un état du droit dont presque rien ne subsiste aujourd'hui. Entre temps, la jurisprudence a changé le sens des textes.
3. Mais, pour saisir le rôle véritable de la jurisprudence dans la signification de la loi, nul n'est besoin de remonter à une législation aussi ancienne. La loi du 5 juillet 1985 règle aujourd'hui, dans ses six premiers articles, la situation des victimes d'accidents de la circulation. Elle suit assez bien les recommandations du Discours préliminaire au premier projet de Code civil de Portalis :
4. « L'office de la loi est de fixer, par de grandes vues, les maximes générales du droit : d'établir des principes féconds en conséquences, et non de descendre dans le détail des questions qui peuvent naître sur chaque matière.

5. C'est au magistrat et au jurisconsulte, pénétrés de l'esprit général des lois, à en diriger l'application ».

On devrait d'ailleurs comprendre l'article 4 du Code civil non comme ordonnant au juge de combler les lacunes de la loi, mais comme le contraignant à considérer que la loi n'est jamais ni silencieuse, ni insuffisante, ni obscure, qu'elle remplit au contraire sa fonction, mais qu'il appartient au juge de remplir la sienne. L'article 4 dispose que « Le juge qui refusera de juger, sous prétexte du silence, de l'obscurité ou de l'insuffisance de la loi, pourra être poursuivi comme coupable de déni de justice ». Or « le prétexte est la raison alléguée pour dissimuler le véritable motif d'une action » (Le Robert Brio).

6. Où la loi distingue naissent toujours des problèmes de qualification. Chaque régime spécial de responsabilité confronte le juge à une double difficulté : il doit se demander si le régime particulier s'applique au cas qu'il doit trancher. Dans l'affirmative, il doit rechercher quelle est la solution du litige qu'impose ce régime ? Les mots de la loi ne donnent généralement pas à eux seuls la solution. La loi ne descend pas sur les faits comme un rayon de lumière qui les illumineraient. C'est au juge d'organiser leur rencontre et de les combiner. Pour les agencer, un ajustement est toujours nécessaire. Mais, pour le réaliser, le juge ne doit pas arranger ou façonner les faits pour qu'ils correspondent à la loi. C'est donc la loi elle-même qui devra servir de variable d'ajustement. Quand le législateur en est conscient, lorsqu'il élabore la loi, et lui donne la souplesse nécessaire, le travail du juge s'en trouve facilité et il n'a pas besoin de la violenter.

7. Ainsi la loi de 1985 ne désigne pas directement celui dont la responsabilité doit être retenue en cas d'accident, mais la jurisprudence n'a pas eu trop de mal à le découvrir. Ainsi, la loi se réfère à la notion de faute inexcusable. L'adjectif inexcusable, qui mesure la gravité requise de la faute, laissait bien sûr une place importante à une appréciation de la jurisprudence dont dépend pourtant fortement la portée même du régime des accidents de la circulation. Si la jurisprudence a commencé dans l'incertitude, la Cour de cassation a imposé son interprétation qui a donné à la loi une inflexion sévère pour le responsable et très protectrice pour les victimes<sup>1</sup>. On peut penser que c'est très volontairement que le législateur avait laissé ouvertes de telles questions. Cependant cette volonté des auteurs de la loi de laisser une grande marge d'interprétation aux juges est beaucoup moins certaine s'agissant d'autres notions essentielles dont le sens pouvait *a priori* paraître évident. Il n'empêche qu'elles n'ont pas manqué de solliciter l'imagination des juges confrontés à des situations complexes non envisagées par la loi. Ainsi, il semblait légitime de supposer que la notion de conducteur est simple et claire : le conducteur n'est-il pas celui qui conduit ? Mais les juges ont été confrontés à une multitude de cas échappant à l'apparente simplicité du langage

---

<sup>1</sup> V. les dix arrêts de principe du même jour : Cass., 2<sup>e</sup> civ., 20 juil. 1987, Bull.civ. II. n° 160

courant, de sorte que le sens pris par le terme dans la loi est loin de correspondre à ce qu'à première vue on pouvait croire (art. 4 loi du 5 juillet 1985).

8. Cette dérive du sens ordinaire de termes, qui a aussi pour conséquence de donner à la loi une portée que le législateur sans doute ne prévoyait pas, on peut plus particulièrement la mesurer en confrontant certaines dispositions de l'un des articles de la loi de 1985 et un arrêt, entre autres, de la Cour de cassation, censé en vérifier la bonne application par les juges du fond.

9. L'article premier de la loi dispose que « Les dispositions du présent chapitre 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 lui sont propres ».

10. L'arrêt de la deuxième chambre civile du 22 mai 2014 statue à propos d'une espèce qui ne met en cause ni la question du transport en vertu d'un contrat, ni celle des remorques et pas davantage celle des chemins de fer ou des tramways circulant en site propre. Chacune de ces questions a soulevé ou pourrait soulever des difficultés : Qu'est-ce qu'un site propre ? Que se passe-t-il si le tramway ou le train croise une voie de circulation ouverte ? La remorque doit-elle être attachée à son tracteur ? A ces questions, la jurisprudence a donné des réponses. On se contentera ici de porter l'attention sur celles qui étaient soulevées devant la Cour de cassation et auxquelles elle a répondu par son arrêt du 22 mai 2014.

11. Ces questions sont relatives à la notion de véhicule à moteur et à celle d'accident de la circulation. Elles déterminent le domaine même de la loi de 1985. Elles ne sont bien sûr pas nouvelles. La jurisprudence a même très souvent été appelée à se prononcer à leur propos. On s'intéressera pourtant à cet arrêt parce qu'il met remarquablement en évidence les distances que la jurisprudence peut prendre, non seulement avec la lettre de la loi, mais même avec son esprit.

12. Deux notions, qui sont les clés de la loi, sont en cause : celle de véhicule à moteur et celle d'accident de la circulation.

## I.

13. Des deux termes qui composent la première notion, celui de moteur semble a priori ne pas devoir prêter à discussion et pas davantage à des inventions jurisprudentielles. Mais, lorsqu'il s'agit de confronter un concept, même apparemment limpide, aux innombrables faces de la réalité, il ne manque jamais de survenir quelques difficultés (B). De telles difficultés sont, encore beaucoup plus rapidement, apparues concernant le concept de véhicule. La définition du terme véhicule telle que la donnent les dictionnaires de langue française s'est révélée inadéquate car trop étroite (A).

## A.

14. Lorsque le législateur a conçu sa loi en 1985, il s'agissait d'assurer aux victimes même fautives des trop nombreux accidents de la route une réparation de leurs dommages personnels. Les conducteurs de véhicules à moteur sont en principe assurés et, à défaut, un fonds de garantie supplée leur carence. On pouvait donc les déclarer responsables, alors même que leurs véhicules n'avaient joué qu'un rôle passif dans la réalisation de l'accident. Mais, bien entendu, dans l'esprit des auteurs de la loi, les victimes à protéger spécialement étaient celles dont on fait les comptes dans les statistiques des accidents de la circulation. Le terme de véhicule pouvait donc apparaître au législateur comme répondant aux objectifs poursuivis.

15. Ce terme ne trouve pas de place dans les dictionnaires de vocabulaire juridique, car s'il a été emprunté au langage courant, on n'a pas voulu pour autant voulu en faire un concept juridique en lui donnant une signification propre au droit.

16. Or les dictionnaires de langage courant définissent, au sens matériel du terme, le véhicule comme un engin servant au transport<sup>2</sup> ou comme un moyen de transport par terre<sup>3</sup> ou routier<sup>4</sup>. Le Robert – Brio ajoute une définition en terme administratif : engin à roues ou à moyen de propulsion servant à transporter des personnes ou des marchandises. Toutes ces définitions s'accordent pour reconnaître que le véhicule a pour fonction caractéristique d'assurer le transport, qu'il s'agisse de biens ou de personnes. Et le verbe véhiculer confirme ces définitions.

17. Mais l'arrêt du 22 mai 2014 ne reste pas dans les limites de ces définitions, approuvant les juges du fond d'avoir retenu qu'une tondeuse à gazon, certes « auto-portée » et pourvue d'un siège pour le conducteur ainsi que d'un volant, constitue un véhicule à moteur au sens de la loi de 1985. La solution n'est pas nouvelle, puisqu'un précédent arrêt de la même chambre<sup>5</sup> l'avait déjà adoptée, en observant qu'une tondeuse de ce type était assujettie à l'obligation d'assurance automobile.

18. L'on peut comprendre et même approuver la solution. Si la jurisprudence avait adopté une conception stricte de la notion de véhicule à moteur, la détermination des accidents relevant de la loi et de ceux relevant du droit commun aurait abouti à des conséquences arbitraires.

19. D'abord, la notion de transport peut elle-même prêter à interprétation : un chariot élévateur peut-il être qualifié d'engin de transport ? Ensuite certains engins, tels que les tracteurs agricoles ont plusieurs fonctions dont celle de transport. D'autres, tels que des moissonneuses ou encore des engins de chantier, n'ont pas pour fonction principale le transport, mais peuvent accessoirement l'assurer. Fallait-il ou non les considérer comme des véhicules ? La réponse affirmative s'est évidemment imposée, puisque les accidents dans lesquels ils peuvent être impliqués sont de la même nature que ceux dans lesquels sont

---

<sup>2</sup> Le Robert, Dictionnaire historique de la langue française

<sup>3</sup> Larousse encyclopédique

<sup>4</sup> Dictionnaire de langue française, Le Robert-Brio

<sup>5</sup> Cass., 2<sup>e</sup> civ., 24 juin 2004, Bull.civ. n° 308

impliqués des véhicules au sens strict du terme. Pour la même raison, il a fallu étendre la notion de véhicule à des engins sans la moindre vocation de transport, tels que les engins de damage des pistes de ski<sup>6</sup>, ou encore les balayeuses (Cass., 2<sup>e</sup> civ., 24 avr. 2003, Bull.civ. II n° 104) et donc aussi aux tondeuses «auto-portées».

20. Quels sont alors les éléments nécessaires pour qu'un engin soit considéré comme un véhicule par la jurisprudence. En relevant que la tondeuse était pourvue d'un siège sur lequel s'assoit le conducteur et d'un volant, l'arrêt du 22 mai 2014 donne certaines indications qui semblent conformes aux éléments le plus souvent retenus par les juges du fond. Sans doute n'est-il pas absolument nécessaire que le conducteur puisse s'asseoir sur un siège<sup>7</sup>. En revanche, n'est considéré comme véhicule que l'engin dont la fonction de déplacement normal nécessite la présence d'un conducteur à bord, assis ou debout, voire couché, dans ou sur l'engin. Ne serait donc pas véhicule à moteur l'engin qui se conduit de l'extérieur en étant, par exemple, radioguidé ou manipulé par un manche<sup>8</sup>. La solution est cependant loin d'être certaine. De toute façon, il est improbable qu'elle puisse perdurer, alors que les essais de voitures sans conducteur se multiplient. On peut d'ailleurs s'étonner de cette exigence d'une place pour le conducteur dans ou sur l'engin pour que celui-ci puisse être qualifié de véhicule, alors que la loi s'applique que l'engin ait effectivement ou non un conducteur à bord lors de l'accident. En réalité, on peut penser que la jurisprudence n'entend pas ériger en véritables critères les éléments qu'elle énumère dans ses arrêts au soutien de la qualification de véhicule, mais qu'elle recherche seulement dans chaque espèce les indices suffisant à justifier la décision. Ainsi l'arrêt du 22 mai 2014 approuve certes les juges du fond d'avoir qualifié la tondeuse de véhicule, sans pour autant vraiment affirmer que les éléments relevés par eux constituent des conditions de la qualification.

21. Même si l'arrêt du 22 mai 2014 n'évoque pas l'obligation d'assurance, celle-ci était relevée comme un élément significatif par l'arrêt de la même chambre du 24 juin 2004 qui avait déjà reconnu la qualité de véhicule à une tondeuse « auto-portée », dotée de quatre roues et d'un siège, et, comme telle, assujettie à l'assurance automobile obligatoire. Et l'obligation d'assurance est souvent relevée par la jurisprudence en faveur de la qualification de véhicule. Mais, dans l'affaire de la trottinette thermique, celle-ci a pu être qualifiée de véhicule, selon la Cour de cassation, quoique non homologuée et non soumise à assurance obligatoire, puisqu'elle ne devait pas circuler sur la voie publique. En revanche, la Cour de cassation a pu s'appuyer sur la non-soumission à l'obligation d'assurance pour décider qu'une voiture miniature, « assimilable à un jouet » ne constituait pas un véhicule au sens de la loi<sup>9</sup>. La Cour de Paris est allé plus loin encore, en déclarant qu'un « quad », véhicule de manège, moto à quatre roues assimilable à un jouet,

---

<sup>6</sup> (CA Grenoble, 9 févr. 1987, D 1987.245, note Chabas)

<sup>7</sup> (Cass.2<sup>e</sup> civ., 17 mars 2011, n° 10-14.938 : une trottinette thermique est un véhicule terrestre à moteur)

<sup>8</sup> (dameuse à moteur, mais sans roues et manipulé par le manche, Cass.2<sup>e</sup> civ., 20 mars 1996, Bull.civ. II., n° 67)

<sup>9</sup> (Cass., 2<sup>e</sup> civ., 4 mars 1998, Bull.civ.II, n°308)

n'était pas un véhicule au sens de la loi<sup>10</sup>. On peut certes comprendre, sinon approuver, les juges qui estiment que le domaine de la loi de 1985 et le lourd poids de responsabilité qu'elle fait peser sur une personne qui, non seulement, peut ne pas être fautive, mais dont le véhicule a pu ne jouer qu'un rôle passif dans la réalisation de l'accident, doivent être limités aux cas où l'engin impliqué est soumis à assurance obligatoire. Après tout, l'inapplicabilité de la loi de 1985 n'entraîne pas l'absence de responsabilité, lorsque l'engin a été la cause de l'accident, autrement dit, lorsqu'il a joué un rôle instrumental dans sa réalisation, car le cas relèvera alors de l'article 1384, alinéa 1, du Code civil (ou d'une éventuelle responsabilité contractuelle). Mais l'idée que l'accident puisse échapper à l'application de la loi de 1985, sous prétexte que l'engin impliqué est assimilable à un jouet paraît beaucoup moins défendable. Certes le jouet est généralement défini comme un objet dont les enfants se servent pour jouer. On peut alors se dire que les juges veulent éviter de faire peser une trop lourde responsabilité sur eux, encore que la responsabilité des parents puisse prendre le relais. Mais jusqu'à quel âge est-on un enfant ? Et peut-on vraiment croire que les adultes n'ont pas eux aussi leurs objets pour jouer ? Et la notion de jouet doit-elle être ou non limitée à des objets spécialement conçus pour le jeu ou étendue à tous ceux utilisés pour des jeux ? Le « quad » qui, pour la cour de Paris, était assimilable à un jouet, était-il vraiment destiné à l'usage exclusif des enfants ? Et quid des autos tamponneuses des manèges forains ? Toutes ces questions montrent que l'exclusion des jouets du domaine de la loi de 1985 ne peut conduire qu'à de nouveaux et insolubles problèmes de qualification et, du point de vue des victimes d'un accident de la circulation, est-t-il vraiment défendable que l'engin impliqué, moyen de déplacement doté des caractéristiques du véhicule à moteur tels que reconnues habituellement par la jurisprudence, ne relève cependant pas la loi de 1985, au motif qu'il est un jouet ou peut y être assimilé ?

22. Encore ne faut-il pas trop critiquer des juges, confrontés à des situations non prévues par le législateur, de tâtonner parfois à la recherche de la moins mauvaise solution. Il s'agit, en réalité, pour eux beaucoup moins de découvrir le sens véritable de la loi que de lui donner un sens qui se prête aux solutions les plus pertinentes à leurs yeux. Et, de ce point de vue, on doit souligner l'importance de l'existence ou non d'une obligation légale d'assurance. Même, lorsqu'une décision ne fait pas expressément mention de cet indice, il semble néanmoins être tacitement pris en compte. La loi de 1985, dans ses articles 1 à 6, n'y fait pourtant pas la moindre allusion. Mais le pire eût sans doute été que le législateur ait cherché, lui-même, à prévoir toutes les éventualités et à donner par avance une réponse à toutes les questions susceptibles de se poser, car, raisonnant dans l'abstrait, il aurait érigé un système figé, inadapté aux réalités.

23. Si la jurisprudence a élargi, par rapport au sens commun, la notion de véhicule, en essayant de poser quelques limites, on ne peut pas lui reprocher de s'être égarée, ses solutions restant généralement

---

<sup>10</sup> (Paris, 28 juin 2002, Juris-Data n°167811)

raisonnables. Elle a encore moins eu besoin de faire preuve d'imagination à propos de la notion de moteur et a, en ce qui concerne celle-ci, pu s'en tenir aux définitions courantes.

## B.

24. Mais même à propos d'un concept, aussi dépourvu apparemment de toute ambiguïté, des problèmes d'interprétation peuvent se poser : qu'en est-il des moteurs d'appoint ? Une bicyclette à assistance électrique doit-elle être qualifiée de véhicule à moteur ? Véhicule certainement, mais ... à moteur ? La source d'énergie qui permet le déplacement de l'engin doit-elle être stockée dans l'engin lui-même, ce qui donnerait une explication à la solution selon laquelle les autos tamponneuses ne relèvent pas de la loi de 1985, mais aurait aussi du aboutir à en exclure les trolleybus ?

25. Pour l'heure, la jurisprudence n'a eu à résoudre qu'un problème a priori facile et dont la réponse ne pouvait faire de doute. Un engin, bien que pourvu d'un moteur, ne peut à l'évidence pas être considéré comme un véhicule à moteur, si son moteur n'a pas pour fonction le déplacement, mais a une fonction d'outil. C'est pourquoi la Cour de cassation, dans son arrêt du 22 mai 2014, a pris soin de souligner que, dans l'espèce dont elle a eu à connaître, c'est la fonction « déplacement » qui était en cause et non la fonction « outil ».

26. Si, au moment de l'accident, le véhicule était en mouvement, la fonction « déplacement » est nécessairement en cause<sup>11</sup>, sans même qu'il importe que le moteur soit en marche ou non. C'est le déplacement qui importe alors, plus que le moteur. La question se complique lorsque le véhicule impliqué est à l'arrêt. C'est alors qu'il s'agit, selon la jurisprudence, de déterminer si l'engin est impliqué par sa fonction « outil », donc non en tant que véhicule à moteur. On voit que la conception extensive du terme de véhicule, adoptée par la jurisprudence, l'a conduite à décider que, selon la façon dont l'engin est impliqué, il est ou non un véhicule à moteur. Le critère ne peut cependant être la fonction du moteur. Celui-ci peut, en effet, avoir une double fonction, à la fois de déplacement et d'outil. N'en est-il pas ainsi de la tondeuse « auto-portée » ? Et l'accident peut s'être produit sans que le moteur y ait la moindre part. Tout dépend alors du sens que donne la jurisprudence à la notion d'accident de la circulation.

## II.

27. Si, dans l'interprétation qu'elle a donnée de la notion de véhicule à moteur, la jurisprudence a fait preuve d'une audace raisonnée et toute relative, sa conception de ce qui peut être qualifié d'accident de la circulation est beaucoup plus débridée. Pour celui qui connaîtrait la loi, tout en ignorant la jurisprudence à laquelle elle a donné lieu, la surprise serait grande de découvrir ce que l'arrêt du 22 mai 2014 a affirmé être un accident de la circulation. La Cour de cassation admet que « la Cour d'appel a déduit à bon droit que l'incendie provoqué par ce véhicule en stationnement constituait un accident de la circulation, au sens

---

<sup>11</sup> V., par exemple, Civ.2°, 17 déc. 1997, Bull.civ.II, n° 314.

de l'article premier de la loi du 5 juillet 1985, peu important qu'il se soit produit dans un garage privé individuel ». Voici donc une tondeuse « auto-portée », qui provoque, à l'intérieur du garage individuel privé où elle est rangée, un incendie causé par les vapeurs d'essence dues à une fuite du carburant destiné à alimenter et à faire fonctionner le moteur. Certes il n'est pas discutable qu'il s'agisse là d'un accident, mais la qualification qui lui a été donnée d'accident de la circulation ne peut paraître que totalement incongrue à un esprit non préparé qui ne manquera pas de penser que les juristes manquent du bon sens commun.

28. La question est donc de savoir comment la jurisprudence en est venue à adopter une conception aussi inattendue de l'accident de la circulation et aussi éloignée du sens commun.

29. Ce n'est certes pas le concept d'accident (A) qui fait problème, mais bien celui de circulation (B).

#### A.

30. L'incendie provoqué par les émanations de vapeur d'essence mérite incontestablement la qualification d'accident, sans qu'il soit besoin de donner à ce terme une signification juridique particulière. La jurisprudence ne refuse cette qualification qu'à l'évènement dommageable volontairement commis par son auteur. En cela aussi, elle ne fait que respecter le sens commun. Encore faut-il que la solution soit assortie d'une présomption selon laquelle, lorsque la cause en est restée indéterminée, l'évènement dommageable est un accident. Lorsqu'il est établi que l'évènement dommageable a été volontairement commis et que l'auteur en est un tiers, c'est-à-dire quelqu'un qui n'était ni le conducteur, ni le gardien du véhicule impliqué, la solution a l'avantage de permettre au conducteur et au gardien d'échapper à l'application de la loi de 1985 et il est plus que probable qu'ils n'encourront pas davantage de responsabilité sur le fondement de l'article 1384, alinéa 1, car le fait du tiers, selon toute vraisemblance, imprévisible et irrésistible, sera retenu comme la seule véritable cause du dommage. En revanche, l'utilité de ne pas considérer l'évènement volontaire comme un accident sera moins évidente, lorsque son auteur aura causé le dommage avec le véhicule dont il aura pris de manière illicite la possession, en devenant ainsi le conducteur et le gardien : sa responsabilité civile pourra alors être engagée indifféremment sur le fondement des articles 1382 et 1383 ou sur celui de l'article 1384, alinéa 1. Mais elle eût été la même, sous l'empire de la loi de 1985, si celle-ci avait été applicable. Et, bien entendu, il en va de même si c'est le conducteur ou le gardien légitime qui est l'auteur volontaire de l'évènement dommageable.

31. Au demeurant peu importe : on peut quand même en inférer que la jurisprudence ne prend de libertés avec les termes de la loi et leur sens que lorsque cela lui paraît nécessaire pour aboutir à des solutions convenables. Il en est ainsi, lorsque, dans un cas qui, sans être tout à fait celui prévu par la loi, les circonstances qui le rapprochent de ce dernier sont telles qu'il paraîtrait injuste qu'il soit soumis à d'autres règles. Mais, de cas voisins en cas voisins, un engrenage se forme et l'on s'éloigne de plus en



plus des prévisions de la loi. Ce qu'il est ainsi advenu de la signification du terme « circulation » en est une remarquable illustration.

## B

32. « Circulez, il n'y a rien à voir ! », dit le policier aux badauds qui s'attroupent sur la scène d'un accident. Il leurs intime ainsi de ne pas rester en place, mais de se mettre en mouvement pour dégager les lieux. La circulation implique le mouvement et, plus précisément, le déplacement.

33. Au sens commun avéré par tous les dictionnaires de langue française, la circulation est d'abord le « mouvement de ce qui est soumis à une marche circulaire ou à une marche continue et successivement renouvelée » (Larousse, Dictionnaire de la langue française, Lexis) et, ensuite, plus usuellement en ce qui concerne les véhicules à moteur, le fait ou la possibilité d'aller et de venir, de se déplacer en utilisant les voies de communication.

34. Cependant la jurisprudence a bien dû admettre qu'un véhicule arrêté peut être pris dans la circulation et impliqué dans un accident. Il suffit d'imaginer une voiture à l'arrêt à un croisement, attendant que le feu passe du rouge au vert, que heurte, venu de l'arrière, un cycliste inattentif. Il s'agit, en effet, alors incontestablement d'un accident de la circulation.

35. Doit-il en être autrement si la voiture était régulièrement stationnée sur un emplacement prévu à cet effet le long de la rue au bord d'un trottoir ? Répondre négativement à cette question aurait conduit à confondre implication et causalité au sens pris par celle-ci dans les autres régimes de responsabilité et donc à priver la loi d'une de son principal intérêt. Un véhicule étant impliqué, lorsque, sans sa présence, le même accident ne se serait pas produit, la voiture heurtée par un cycliste, voire par un piéton inattentif, remplit bien cette condition et il en sera encore de même, si le cycliste, ayant évité la voiture, ne l'a fait qu'au prix d'un écart qui a entraîné sa chute ou l'a conduit à heurter un autre obstacle. La qualification d'accident de la circulation reconnue par la jurisprudence à de tels événements ne heurte d'ailleurs nullement les définitions du langage courant. Elle devient déjà moins évidente, lorsque le véhicule en stationnement a pris feu de lui-même, causant des dommages aux alentours. Mais déclarer la loi de 1985 inapplicable à un tel accident aurait eu pour conséquence de soumettre ce dernier au régime de la communication d'incendie de l'alinéa 2 de l'article 1384, c'est-à-dire à un régime de responsabilité fondée sur la preuve d'une faute. On aurait ainsi passé d'un extrême à l'autre : d'une responsabilité quasi automatique à une responsabilité difficile à établir. Or, du point de vue des victimes de l'incendie, le résultat pour eux étant le même, il eût été sans raison de distinguer selon que le véhicule a pris feu à la suite d'un heurt, auquel cas la loi de 1985 est sans conteste applicable, ou de manière spontanée. Et, même, du point de vue de l'éventuel responsable, il eût été absurde de le soumettre à un régime de responsabilité très favorable pour lui, lorsque le véhicule a joué un rôle instrumental dans l'accident et à un régime bien plus sévère, lorsque son véhicule n'a eu qu'un rôle passif.

36. Encore pouvait-on *a priori* supposer que l'évènement pour relever de la loi de 1985 doit s'être produit sur une voie ouverte à la circulation. Mais, bien entendu, il fallait de toute évidence y assimiler les couloirs de la rue réservés au stationnement des voitures, d'autant que ces couloirs font bien partie des voies de circulation et que le stationnement ou la sortie du stationnement nécessite ( pour l'heure encore !) qu'un conducteur manœuvre pour y placer ou en déplacer son véhicule. Pouvait-on alors adopter une autre solution lorsque le stationnement se fait sur un parking public ? Les manœuvres nécessaires restent les mêmes que le stationnement ait lieu en surface, dans des sous-sols ou dans les étages d'un immeuble-parking.

37. Une voie ouverte à la circulation n'est pas toujours une voie publique. Mais, même si elle est privée, c'est bien le même type d'accidents qui s'y produit. Pourquoi le même régime de responsabilité ne s'appliquerait-il pas ? Et puis faut-il vraiment que l'accident dans lequel est impliqué un véhicule à moteur se soit produit sur un chemin, une rue ou une route ? Un tracteur est impliqué dans un accident ? Pourquoi ferait-on une différence selon que l'accident s'est produit en plein champ ou sur le chemin qui y mène ?

38. La jurisprudence, tout naturellement, en est venue à considérer que le lieu où l'évènement dans lequel est impliqué un véhicule à moteur importe peu. L'accident a pu se produire sur une vraie voie de circulation ou dans tout autre lieu où le véhicule a pu circuler, un parking, un champ, une cour privée, un garage privé, même réservé au seul véhicule impliqué. Et, comme il n'est pas exigé que le véhicule impliqué soit en mouvement et qu'il n'en sera pas moins impliqué s'il est immobile, sans qu'il importe davantage que son moteur soit en marche ou à l'arrêt, l'accident provoqué par le véhicule stationnée ou entreposé en un tel lieu relève de la loi de 1985: il en résulte que l'incendie provoquée par la fuite du réservoir à essence d'une tondeuse à gazon « auto-portée », et comme telle considérée comme un véhicule à moteur, est qualifié d'accident de la circulation et soumis à la loi de 1985, même si l'engin est, au moment des faits, remisé dans un garage privé et particulier.

39. Devant cette conception extraordinairement extensive de l'accident de la circulation, doit-on être surpris d'une limite posée par la jurisprudence ? Celle-ci décide que, lorsque l'accident de voitures ou de motocyclettes survient en compétition ou à l'entraînement, sur circuit fermé, la loi ne s'applique pas entre concurrents<sup>12</sup>. La solution pourrait à première vue paraître d'autant plus étrange que la loi de 1985 s'applique au contraire, lorsque les victimes sont des spectateurs et non des concurrents, de sorte que le même évènement pourra en même temps être et ne pas être un accident de la circulation. On pourrait certes chercher une explication dans l'article L.321-3-1 du Code du sport (même si le texte de cet article est postérieur à la jurisprudence citée, puisqu'il date d'une loi du 12 mars 2012). Mais ce texte n'écarte que l'application de l'article 1384, alinéa 1, du Code civil, et encore seulement pour le cas où le

---

<sup>12</sup> (Cass.2<sup>e</sup> civ., 19 juin 2003, Bull.II. n°197 ; 2<sup>e</sup> civ., 4 janv. 2006, Bull.II., n°1)

pratiquant d'un sport a causé des dommages matériels à un autre pratiquant. On pourrait alors se fonder sur le fait que, dans certaines compétitions automobiles, les accrochages font partie des faits quasi normaux de la course et que leur appliquer la loi de 1985 seraient contraires à leur nature et à leur esprit. Mais n'est-ce pas une manière de renvoyer à la notion d'acceptation des risques. Celle-ci n'a jamais eu sa place dans le régime de la loi de 1985, mais était prise en compte sous l'empire de l'article 1384, alinéa 1. Or, en écartant l'application de la loi de 1985, la jurisprudence renvoie de tels accidents à la compétence de l'article 1384, alinéa 1. C'est ainsi que ce dernier texte a été appliqué par un arrêt de la deuxième chambre civile du 4 novembre 2010<sup>13</sup> au heurt de deux motocyclettes pilotées par des compétiteurs à l'entraînement sur circuit fermé. Mais, à cette occasion, la Cour de cassation a affirmé que le gardien de la chose, instrument du dommage, ne peut pas opposer l'acceptation du risque à la victime. Si la théorie de l'acceptation du risque est condamnée par la jurisprudence, l'intérêt de faire échapper les compétiteurs à la loi de 1985 devient illusoire. Peut-être la jurisprudence reviendra-t-elle en la matière sur l'exclusion de la loi de 1985. Mais le changement n'aurait pas de grandes conséquences, la victime étant dans ce type d'accidents elle-même conducteur, de sorte que sa situation et celle du responsable ne seront guère différentes que l'on applique la loi de 1985 ou que l'on continue d'appliquer l'article 1384, alinéa 1, du Code civil, tout en refusant la notion d'acceptation des risques.

40. Si, sur quelques points à la fois particuliers et secondaires, on peut émettre des réserves sur l'état actuel de la jurisprudence relative à l'article 1 de la loi du 5 juillet 1985, on doit cependant reconnaître que, malgré les apparences, elle a, dans l'ensemble, le mérite de la cohérence et que les distances qu'elle a prises avec la lettre de la loi sont justifiées. On reconnaîtra aussi à la loi le mérite de n'être pas trop entrée dans les détails, permettant ainsi à la jurisprudence de construire, en fonction des cas qui se sont présentés à elle, un système raisonnable qui a conduit au succès de la loi.

41. On peut en tirer deux leçons. La première est que le législateur doit s'abstenir de chercher lui-même à répondre à toutes les situations. Il ne peut de toute façon les prévoir toutes et, en cherchant cependant à le faire il ne parvient qu'à construire des régimes complexes qui enferment les juges dans les étroites limites de dispositions trop catégoriques, insusceptibles d'interprétation, et dont ils ne pourraient se sortir qu'en les violant, à moins que, grâce à une rédaction maladroite, elles soient si obscures qu'elles n'aient par elles-mêmes aucun sens et que les juges en soient réduits à la divination. Ainsi, par exemple, peut-on regretter que les articles 1384-1 à 1384-18 oscillent entre ces deux extrêmes. La deuxième leçon est que, si l'utilité de la loi du 5 juillet 1985 et celle d'un régime de responsabilité propre aux accidents de la circulation ne laisse guère place au doute, la multiplication de régimes différents ne peut qu'aboutir à créer des problèmes de qualification qui finiront par être insolubles. Soit on aboutira à des

---

<sup>13</sup> (Cass.2<sup>e</sup> civ., 4 novembre 2010, Bull.II. n° 176)

chevauchements entre les domaines des différents régimes, soit on devra accepter des délimitations arbitraires. On ne peut donc qu'inviter le législateur à refréner son ardeur à produire des textes inutiles.

*(Les décisions citées sont répertoriées, avec des références plus complètes, dans les notes sous les articles de la loi du 5 juillet 1985, dans l'édition 2015 du Code civil Dalloz. Dans ces notes, on trouvera également des illustrations des différents points évoqués dans le présent article).*