

DOCUMENT SOUMIS AUX DROITS D'AUTEUR : SOUS LICENCE CREATIVE COMMONS

CITEZ-NOUS DE LA FAÇON SUIVANTE :

Cass. 2^e civ., 7 avr. 2022, n° 21-11137, FS-B, *bjda.fr* 2022, n° 81, note L. Siguoirt

De la compétence du juge en cas de dommages aux marchandises consécutifs à un accident de circulation lors de l'exécution d'un contrat de transport : acte 2

Cass. 2^e civ., 7 avr. 2022, n° 21-11137, FS-B

Assurance automobile - Transport d'un ensemble propulsif par voie de circulation – Assignation par la victime professionnelle, propriétaire de la marchandise endommagée, du transporteur et de son assureur devant le TGI – L. n° 85-677, 5 juill. 1985- Incompétence du tribunal (oui) – Inapplication de la loi à l'indemnisation des propriétaires de marchandises endommagées en exécution d'un contrat de transport – Préjudices d'ordre exclusivement économiques – Application des dispositions du C. com. (oui) – Compétence Trib. com. (oui).

La cour d'appel, après avoir analysé les stipulations contractuelles liant la société Airbus et le transporteur, a retenu que la société Airbus, propriétaire de la marchandise, était partie au contrat de transport, qui constitue un acte de commerce par nature, conclu entre des sociétés commerciales.

Elle en a exactement déduit que seul ce contrat régissait la responsabilité du transporteur pour les dommages causés à la marchandise transportée et que l'exception d'incompétence soulevée par le transporteur devait être accueillie.

Le temps ne fait rien à l'affaire...Les années passent et la loi du 5 juillet 1985 se propose toujours à l'exercice de la délimitation. Un nouvel exemple en est donné avec cet arrêt qui a les honneurs du bulletin¹ et s'inscrit temporellement et juridiquement dans les traces de celui rendu quelques jours plus tôt par cette même deuxième chambre². Comme pour marteler le principe dégagé, la deuxième chambre intervient donc à nouveau par le biais cette fois d'un arrêt de rejet. La solution est d'autant plus importante que les dispositions de la loi précitée sont d'ordre public³.

Dans la présente décision, par une lettre de voiture du 19 octobre 2018, la société Airbus a confié à un transporteur le transport d'un ensemble propulsif lui appartenant, selon un itinéraire

¹ V. également, obs. sous *JCP E* 2022, act. 410.

² Cass. 2^e civ., 31 mars 2022, n° 20-15448, FS-B, *bjda.fr* 2022, n°81, note L. Siguoirt.

³ Cass. 2^e civ., 5 juill. 2018, n° 17-19738, *Resp. civ. et assur.* 2018, comm. 267, note H. Groutel ; *LEDA* 2018, n° 111j7, note S. Abravanel-Jolly.

prédéfini, jusqu'à l'un de ses entrepôts. Au cours du trajet, après que le chauffeur eut dévié de l'itinéraire prévu, l'ensemble propulsif transporté a heurté la base du tablier d'un pont et a été endommagé. La société Airbus a, sur le fondement de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985, assigné devant un tribunal de grande instance le transporteur et la société Helvetia compagnie suisse d'assurances afin d'obtenir leur condamnation *in solidum* à lui payer une certaine somme en réparation de son préjudice. Ces derniers ont soulevé l'incompétence du tribunal de grande instance au profit du tribunal de commerce. La société Airbus fait grief à l'arrêt (Toulouse, 25 novembre 2020), de confirmer l'ordonnance ayant déclaré le tribunal judiciaire incompétent et dit que l'affaire sera transmise au tribunal de commerce. Selon elle, l'indemnisation d'une victime d'un accident de la circulation dans lequel est impliqué un véhicule terrestre à moteur ne peut être fondée que sur les dispositions d'ordre public de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985. Estimant que le dommage dont elle réclamait l'indemnisation était né d'un accident de la circulation dans lequel était impliqué un véhicule terrestre à moteur, la compétence devait être celle du tribunal judiciaire. Telle n'est pas la voie retenue par la cour de cassation.

La loi de 1985 présente une nature exclusive qui conduit la jurisprudence à admettre que « *l'indemnisation d'une victime d'un accident de la circulation dans lequel est impliqué un véhicule terrestre à moteur ne peut être fondée que sur les dispositions de la loi du 5 juillet 1985 à l'exclusion de celles des articles 1382 et suivants* »⁴. La loi a aussi une nature extensive puisqu'elle a vocation à s'appliquer, même lorsque les victimes sont transportées en vertu d'un contrat⁵. Les problèmes de frontière posés par la loi de 1985 sont connus⁶. Il est d'ailleurs remarquable, dans la présente décision, qu'il était possible de retrouver dans les éléments de fait, les conditions d'application de la loi de 1985 ce qui justifia sans doute la volonté chez le demandeur de se pourvoir ainsi en cassation.

Comme pour en rappeler l'importance, la cour de cassation précise que l'article 1^{er} de la loi du 5 juillet 1985, tel qu'interprété par la jurisprudence, instaure un régime autonome et d'ordre public d'indemnisation, excluant l'application du droit commun de la responsabilité, qu'elle soit contractuelle ou délictuelle, qui fait peser sur le conducteur du véhicule impliqué, soumis à une obligation d'assurance, la charge de cette indemnisation. Mais si la loi de 1985 tend à assurer une meilleure protection des victimes d'accidents de la circulation par l'amélioration et l'accélération de leur indemnisation, dès lors qu'est impliqué un véhicule terrestre à moteur, elle n'a pas « *pour objet de régir l'indemnisation des propriétaires de marchandises endommagées à la suite d'un tel accident, survenu au cours de leur transport par le professionnel auquel elles ont été remises à cette fin, en exécution d'un contrat de transport* ». En conséquence, « *les conditions et modalités de la réparation de tels préjudice, d'ordre exclusivement économique, sont déterminées par ce contrat et les dispositions du code de commerce qui lui sont applicables* ».

La Cour de cassation s'appuie ainsi sur trois dispositions du Code de commerce. Tout d'abord, elle énonce qu'aux termes de l'article L. 110-1, 5°, du Code de commerce, la loi répute acte de commerce toute entreprise de transport par terre ou par eau. Ensuite, la deuxième chambre civile fait référence à l'article L. 132-8 qui précise que la lettre de voiture forme un contrat entre l'expéditeur, le voiturier et le destinataire. Enfin, comme pour boucler la boucle, elle renvoie à

⁴ Cass. crim., 11 mars 2014, n° 12-86.769, *Resp. civ. et assur.* 2014, comm. 192, H. Groutel.

⁵ Art. 1.

⁶ S. Abravanel-Jolly, *JCL Responsabilité civile et Assurances*, Ed. LexisNexis, fasc. 280-10, n° 12.

l'article L. 721-3, 1° qui énoncent que les tribunaux de commerce connaissent des contestations relatives aux engagements entre commerçants.

Au demeurant, si la loi de 1985 est exclusive, la Cour de cassation fait primer une règle d'exclusion. La loi de 1985 n'a pas vocation à régir l'indemnisation des propriétaires de marchandises endommagées à la suite d'un accident de la circulation dès lors que l'accident est survenu au cours du transport et que la remise a été effectuée en vue de l'exécution d'un contrat de transport. La compétence est donc celle du tribunal de commerce.

A toutes fins utiles, la Deuxième chambre civile prend soin de préciser que le préjudice était « *d'ordre exclusivement économique* ». On peut en tirer une conséquence et une observation. La conséquence est que cette décision participe de la distinction entre dommages et préjudices qui agite encore la doctrine. L'observation est que cette précision vise sans doute à rappeler que pour les préjudices corporels, la loi du 5 juillet 1985 trouverait à nouveau à s'appliquer. Dans cette hypothèse, ce serait le préjudice qui constituerait en quelque sorte la ligne de compétence.

Laurent Siguoir

Maître de conférences

Université Polytechnique Hauts de France,
Laboratoire de Recherche Sociétés & Humanités

L'arrêt :

Faits et procédure

1. Selon l'arrêt attaqué (Toulouse, 25 novembre 2020), par une lettre de voiture du 19 octobre 2018, la société Airbus a confié à la société Daher aerospace (le transporteur) le transport d'un ensemble propulsif lui appartenant, selon un itinéraire prédéfini, jusqu'à l'un de ses entrepôts. Au cours du trajet, après que le chauffeur eut dévié de l'itinéraire prévu, l'ensemble propulsif transporté a heurté la base du tablier d'un pont et a été endommagé.

2. La société Airbus a, sur le fondement de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985, assigné devant un tribunal de grande instance le transporteur et la société Helvetia compagnie suisse d'assurances afin d'obtenir leur condamnation in solidum à lui payer une certaine somme en réparation de son préjudice. La société Helvetia assurances est intervenue volontairement à l'instance, en qualité d'assureur du transporteur, en lieu et place de la société Helvetia compagnie suisse d'assurances.

3. Le transporteur et la société Helvetia assurances ont soulevé, devant le juge de la mise en état, l'incompétence du tribunal de grande instance au profit du tribunal de commerce.

Examen du moyen

Enoncé du moyen

4. La société Airbus fait grief à l'arrêt de confirmer l'ordonnance ayant déclaré le tribunal judiciaire (anciennement tribunal de grande instance) incompétent et dit que l'affaire sera transmise au tribunal de commerce alors « que l'indemnisation d'une victime d'un accident de la circulation dans lequel est impliqué un véhicule terrestre à moteur ne peut être fondée que sur les dispositions d'ordre public 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 ; que l'article R. 212-8 du code de l'organisation judiciaire confère au tribunal judiciaire (anciennement le tribunal de grande instance) une

compétence exclusive pour connaître, à juge unique, « des litiges auxquels peuvent donner lieu les accidents de la circulation terrestre » ; qu'après avoir constaté que le dommage dont la société Airbus réclamait l'indemnisation était né d'un accident de la circulation dans lequel était impliqué un véhicule terrestre à moteur au sens de l'article 1er de la loi du 5 juillet 1985, ce dont il résultait que le régime d'indemnisation issu de cette loi était seul applicable et que le tribunal judiciaire était seul compétent, la cour d'appel, qui a néanmoins écarté la compétence du tribunal judiciaire au motif que la victime étant liée au défendeur par un contrat de transport, n'a pas tiré les conséquences légales de ses constatations, en violation des articles R. 212-8 du code de l'organisation judiciaire ensemble 1er de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985. »

Réponse de la Cour

5. Il résulte de l'article 1er de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985, tel qu'interprété par la jurisprudence, que celle-ci instaure un régime autonome et d'ordre public d'indemnisation, excluant l'application du droit commun de la responsabilité, qu'elle soit contractuelle ou délictuelle, qui fait peser sur le conducteur du véhicule impliqué, soumis à une obligation d'assurance, la charge de cette indemnisation.

6. Cette loi, qui tend à assurer une meilleure protection des victimes d'accidents de la circulation par l'amélioration et l'accélération de leur indemnisation, dès lors qu'est impliqué un véhicule terrestre à moteur, n'a pas pour objet de régir l'indemnisation des propriétaires de marchandises endommagées à la suite d'un tel accident, survenu au cours de leur transport par le professionnel auquel elles ont été remises à cette fin, en exécution d'un contrat de transport. Les conditions et modalités de la réparation de tels préjudice, d'ordre exclusivement économique, sont déterminées par ce contrat et les dispositions du code de commerce qui lui sont applicables.

7. Aux termes de l'article L. 110-1, 5°, du code de commerce, la loi répute acte de commerce toute entreprise de transport par terre ou par eau. Selon l'article L. 132-8 du même code, la lettre de voiture forme un contrat entre l'expéditeur, le voiturier et le destinataire. Aux termes de l'article L. 721-3, 1°, de ce code, les tribunaux de commerce connaissent des contestations relatives aux engagements entre commerçants.

8. La cour d'appel, après avoir analysé les stipulations contractuelles liant la société Airbus et le transporteur, a retenu que la société Airbus, propriétaire de la marchandise, était partie au contrat de transport, qui constitue un acte de commerce par nature, conclu entre des sociétés commerciales.

9. Elle en a exactement déduit que seul ce contrat régissait la responsabilité du transporteur pour les dommages causés à la marchandise transportée et que l'exception d'incompétence soulevée par le transporteur devait être accueillie.

10. Le moyen n'est, dès lors, pas fondé.

PAR CES MOTIFS, la Cour :

REJETTE le pourvoi.