Bulletin Juridique Des Assurances
BJDA
Anciennement Actuassurance
www.bjda.fr
LexisNexis®
www.lexisnexis.fr

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

CITEZ-NOUS DE LA FAÇON SUIVANTE :

Cass. 2e civ., 31 mars 2022, n° 20-15448, 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 1

Cass. 2e civ., 31 mars 2022, n° 20-15448, FS-B

Assurance automobile - Transport d'une grue-pelle « rail-route » par voie de circulation – Bascule et chute de l'engin au sol sur le lieu de livraison – Compétence TGI - Application de la loi Badinter par les juges du fond – Compétence Trib. com. ? – dommages matériels occasionnés à la marchandise transportée survenus lors des opérations de déchargement de celle-ci – Exécution d'un contrat de transport – Qualité de commerçant des parties non contestées – Cassation

Vu l'article 1er de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 et les articles L. 110-1,5°, L. 132-8 et L. 721-3, 1°, du Code de commerce : (…)
alors qu'il résultait de ses propres constatations que les dommages matériels occasionnés à la marchandise transportée, dont il était demandé réparation, étaient survenus lors des opérations de déchargement de celle-ci, effectuées en exécution du contrat de transport liant les parties au litige, dont la qualité de commerçant n'était pas contestée, la cour d'appel a violé les textes susvisés.

Omniprésente dans nombre de problématiques actuelles, l'automobile et les accidents qu'elle peut susciter demeure un sujet juridique majeur. C'est une constante que l'on observe depuis que le professeur Tunc promut l'idée que le risque automobile est un risque social qui implique l'indemnisation totale de toutes les victimes sans que soit prise en considération la notion de faute, notion fondamentale du droit de la responsabilité civile[1]. Quant à la loi du 5 juillet 1985, elle n'a eu de cesse depuis son adoption d'être interprétée par le prisme de ces conditions ou de ses effets. Singulière dans le paysage du droit français de la responsabilité, la loi de 1985

[1] A. Tunc, *La sécurité routière, esquisse d'une loi sur les accidents de la circulation*, Dalloz, 1966.

instaure un régime autonome et d'ordre public[2] d'indemnisation[3], 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[4].

Selon les faits de l'espèce, la société Colas rail, assurée auprès de la société Generali, a confié à la société T2L le transport d'une grue-pelle « rail-route » lui appartenant. Sur le lieu de livraison, alors que le chauffeur de la société T2L, aux commandes de la grue-pelle, la conduisait pour la faire descendre de la remorque ayant servi à son transport, l'engin a basculé et chuté au sol. Après avoir indemnisé la société Colas rail, la société Generali et son assurée ont, sur le fondement de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985, assigné devant un tribunal de grande instance la société T2L et ses assureurs afin d'obtenir notamment leur condamnation à leur payer le montant de l'indemnité versée. La société T2L et ses assureurs ont soulevé devant le juge de la mise en état l'incompétence du tribunal de grande instance au profit du tribunal de commerce. Le juge de la mise en état a rejeté cette exception et retenu la compétence du tribunal de grande instance.

La cour d'appel (Angers, 11 février 2020) confirme l'ordonnance déférée au motif, d'une part, que la grue-pelle, dont la nature de véhicule terrestre à moteur n'est pas contestée par les parties, a été endommagée alors qu'elle était en mouvement, conduite par le chauffeur de la société T2L, pour être déchargée et, d'autre part, que la chute de la grue-pelle a eu lieu alors qu'elle roulait sur la rampe de déchargement de la remorque et relève que c'est la manœuvre de l'engin pour le descendre de cette dernière qui a eu pour effet de le déséquilibrer et de le faire chuter. Pour les juges d'appel, « l'indemnisation de la 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 du 5 juillet 1985 » et l'existence d'un contrat de transport est sans effet sur la compétence du tribunal de grande instance.

La société T2L et ses assureurs font grief à l'arrêt de rejeter l'exception d'incompétence du tribunal de grande instance au profit du tribunal de commerce, alors que « la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 relative aux accidents de la circulation ne s'applique pas dans les rapports entre le transporteur et le propriétaire d'une marchandise endommagée lors du déchargement, liés par un contrat de transport ». La cour d'appel aurait ainsi violé les articles L. 132-8 et suivants du code du commerce par refus d'application et les dispositions de la loi du 5 juillet 1985 par fausse application.

L'intérêt de l'arrêt est d'autant plus conséquent qu'il était possible de faire application des conditions de la loi du 5 juillet 1985 qui sont entendues largement par la jurisprudence[5]. Il y

---

[2] Le projet de réforme de la responsabilité civile de mars 2017, en son article 1285, alinéa 2, dispose que « *Les dispositions de la présente section sont d'ordre public. Elles s'appliquent même lorsque la victime est transportée en vertu d'un contrat* ». Sur la réforme, V. L. Bloch, Ne l'appelez plus loi Badinter (à propos du projet de réforme du droit de la responsabilité civile), *Resp. civ. et assur*. 2017, Focus 11 ; La réforme du droit de la responsabilité civile : retour vers le futur, *Resp. civ. et assur*. 2016, alerte 15.

[3] Les juges du fond doivent l'appliquer d'office à un accident de la circulation : Cass. 2e civ., 5 juill. 2018, n° 17-19.738, *Resp. civ. et assur.* 2018, comm. 267, note H. Groutel.

[4] Art. 1er.

[5] A titre illustratif, la victime, qui avait proposé son aide bénévole pour réparer une pièce mécanique du moteur de l'automobile appartenant au défendeur, avait encore ses mains dans le moteur, lorsque l'accident s'était produit de sorte que, même si le véhicule était stationné et immobile, il était impliqué dans un accident de la circulation : Cass. 2e civ., 14 juin 2018, n° 17-21.401, *Resp. civ. et assur. 2018*, comm. n° 238 , note H. Groutel ; cyclomoteur

avait en effet un véhicule terrestre à moteur impliqué et sans doute un accident de la circulation. C'est donc à une confrontation que se livre la cour de cassation. Cette confrontation se matérialise par les textes visés. En effet, la deuxième chambre fait application des articles 1er de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 et L. 110-1,5°, L. 132-8 et L. 721-3, 1°, du code de commerce.

Partant des textes du code de commerce, la deuxième chambre civile énonce dans un même ensemble que la loi répute acte de commerce toute entreprise de transport par terre ou par eau, que la lettre de voiture forme un contrat entre l'expéditeur, le voiturier et le destinataire et, enfin, que les tribunaux de commerce connaissent des contestations relatives aux engagements entre commerçants.

Ces éléments textuels posés, et avec la nette volonté d'ériger un principe, la deuxième chambre civile affirme que si la loi Badinter « *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* ». On comprend dès lors que pour la Haute juridiction, l'existence d'un accident de la circulation n'emporte pas application de la loi du 5 juillet 1985 si cet événement est survenu lors du transport des marchandises par le professionnel qui se les aient vues confier dans le cadre d'un contrat de transport. La référence expresse au contrat de transport tend à limiter le champ de l'exclusion de la loi de 1985 dans des situations voisines du contrat de transport[6].

Pour délimiter plus encore l'application de la loi de 1985, elle pose ensuite que les conditions et modalités de la réparation de tels préjudices, d'ordre exclusivement économique, sont déterminées par ce contrat et les dispositions du code de commerce qui lui sont applicables. On notera, d'une part, la référence aux préjudices d'ordre exclusivement économiques ce qui tend à limiter la portée de la compétence du tribunal de commerce et, d'autre part, l'exclusion de la loi de 1985 au profit du contrat de transport et des règles énoncées dans le code de commerce.

C'est donc en toute logique que la cour écarte l'application de la loi de 1985. Les dommages matériels occasionnés à la marchandise transportée sont survenus lors des opérations de déchargement de celle-ci, effectuées en exécution du contrat de transport liant les parties au litige. La qualité de commerçant de celles-ci n'a pas été contestée. La compétence était donc bien celle du tribunal de commerce. De la formule de la cour, l'on pourrait distinguer une opposition entre accident de la circulation et survenance des dommages dans la phase de déchargement effectuée en exécution du contrat de transport.

---

relevé par un automobiliste qui subit une rupture du tendon du biceps à cette occasion : Cass. 2e civ., 24 oct. 2019, n° 18-20.910, *Resp. civ. et assur*. 2019, comm. n° 295, note S. Hocquet-Berg ; occupante d'un véhicule circulant sur une voie publique blessée par un projectile considérée commme victime d'un accident de la circulation : Cass. 2e civ., 21 janv. 2021, n° 19-16.332, *Resp. civ. et assur.* 2021, comm. n° 68 ; *Resp. civ. et assur*. 2021, repère 4, obs. H. Groutel.

[6] Sur la distinction entre contrat de transport et contrats voisins, V. C. Paulin, *JCL Transport*, fasc. 610, Contrat de transport, notion, n° 20.

Le contrat de transport de marchandises conclu entre commerçants marque de son empreinte le régime de responsabilité et la compétence liée à la qualification des actes litigieux. L'arrêt s'inscrit ainsi dans une tendance minoritaire de limitation du champ d'application de la loi Badinter. Ne serait-ce que pour cela, il méritait la publication au bulletin qui lui a été réservée.

Laurent Siguoirt,
Maître de conférences
Université Polytechnique Hauts de France,
Laboratoire Sociétés humanités

L'arrêt :

Faits et procédure

1. Selon l'arrêt attaqué (Angers, 11 février 2020), par un ordre d'affrètement du 4 avril 2016, la société Colas rail, assurée auprès de la société Generali, a confié à la société T2L le transport d'une grue-pelle « rail-route » lui appartenant. Parvenu sur le lieu de livraison, alors que le chauffeur de la société T2L, aux commandes de la grue-pelle, la conduisait pour la faire descendre de la remorque ayant servi à son transport, l'engin a basculé et chuté au sol.

2. Après avoir indemnisé la société Colas rail, la société Generali et son assurée ont, sur le fondement de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985, assigné devant un tribunal de grande instance la société T2L et ses assureurs, les sociétés MMA IARD et MMA IARD assurances mutuelles, afin d'obtenir leur condamnation à leur payer, à la première, le montant de l'indemnité versée, à la seconde, celui de la franchise restée à charge et des frais d'expertise.

3. La société T2L et ses assureurs ont soulevé devant le juge de la mise en état l'incompétence du tribunal de grande instance au profit du tribunal de commerce.

4. Le juge de la mise en état a rejeté cette exception et retenu la compétence du tribunal de grande instance.

Examen du moyen

Sur le moyen, pris en sa première branche

Enoncé du moyen

5. La société T2L et ses assureurs font grief à l'arrêt de rejeter l'exception d'incompétence du tribunal de grande instance au profit du tribunal de commerce, alors que « la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 relative aux accidents de la circulation ne s'applique pas dans les rapports entre le transporteur et le propriétaire d'une marchandise endommagée lors du déchargement, liés par un contrat de transport ; qu'en retenant dès lors, pour écarter l'exception d'incompétence du tribunal de grande instance au profit du tribunal de commerce, que la grue-pelle de la société Colas rail transportée par la société T2L et endommagée lors du déchargement était impliquée dans un accident de la circulation, la cour d'appel a violé les articles L. 132-8 et suivants du code du commerce par refus d'application et les dispositions de la loi du 5 juillet 1985 par fausse application. »

Réponse de la Cour

Vu l'article 1er de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 et les articles L. 110-1,5°, L. 132-8 et L. 721-3, 1°, du code de commerce :

6. Il résulte du premier de ces textes, tel qu'interprété par la jurisprudence, que la loi du 5 juillet 1985 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.

7. 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 préjudices, d'ordre exclusivement économique, sont déterminées par ce contrat et les dispositions du code de commerce qui lui sont applicables.

8. Aux termes du second de ces textes, la loi répute acte de commerce toute entreprise de transport par terre ou par eau. Selon le troisième, la lettre de voiture forme un contrat entre l'expéditeur, le voiturier et le destinataire. Aux termes du quatrième, les tribunaux de commerce connaissent des contestations relatives aux engagements entre commerçants.

9. Pour confirmer l'ordonnance déférée, l'arrêt énonce que la grue-pelle, dont la nature de véhicule terrestre à moteur n'est pas contestée par les parties, a été endommagée alors qu'elle était en mouvement, conduite par le chauffeur de la société T2L, pour être déchargée.

10. Il ajoute, par motifs adoptés, que la chute de la grue-pelle a eu lieu alors qu'elle roulait sur la rampe de déchargement de la remorque et relève que c'est la manoeuvre de l'engin pour le descendre de cette dernière qui a eu pour effet de le déséquilibrer et de le faire chuter.

11. Il retient enfin que l'indemnisation de la 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 du 5 juillet 1985 et en déduit que, peu important l'existence d'un contrat de transport liant les sociétés T2L et Colas rail, le tribunal de grande instance est compétent, en application des dispositions de l'article R. 212-8 du code de l'organisation judiciaire.

12. En statuant ainsi, alors qu'il résultait de ses propres constatations que les dommages matériels occasionnés à la marchandise transportée, dont il était demandé réparation, étaient survenus lors des opérations de déchargement de celle-ci, effectuées en exécution du contrat de transport liant les parties au litige, dont la qualité de commerçant n'était pas contestée, la cour d'appel a violé les textes susvisés.

PAR CES MOTIFS, et sans qu'il y ait lieu de statuer sur les autres griefs du pourvoi, la Cour :

CASSE ET ANNULE, en toutes ses dispositions, l'arrêt rendu le 11 février 2020, entre les parties, par la cour d'appel d'Angers ;