

TOULOUSE
CAPITOLE
Publications



« Toulouse Capitole Publications » est l'archive institutionnelle de
l'Université Toulouse 1 Capitole.

A PROPOS DES ACCIDENTS COMPLEXES

MICHEL LEROY

Référence de publication : LPA 7 sept. 2000, n° PA200017903, p. 12

Pour toute question sur Toulouse Capitole Publications,
contacter portail-publi@ut-capitole.fr

A PROPOS DES ACCIDENTS COMPLEXES

Cour de cassation, 2ème chambre civile, 24 févr. 2000, no 98-12731

Cour de cassation, 2ème chambre civile, 24 févr. 2000, no 98-18448

Par deux arrêts en date du 24 février 2000, la deuxième chambre civile de la Cour de cassation revient à une définition unitaire de l'accident en cas de situation complexe. Cette solution rend inutile la recherche du rôle joué par le véhicule dans le dommage.

Est impliqué, au sens de l'article 1er de la loi du 5 juillet 1985, tout véhicule qui est intervenu, à quelque titre que ce soit, dans la survenance de l'accident. Dès lors, ne tire pas les conséquences légales de ses propres constatations et viole le texte susvisé, une cour d'appel qui met hors de cause un automobiliste heurté par une voiture arrivant en sens inverse qui, poursuivant sa trajectoire, est entrée en collision avec une troisième automobile, qui suivait la première, alors que les deux premiers véhicules étaient, comme le troisième, impliqués dans le même accident. (1re espèce)

Au sens de l'article 1er de la loi du 5 juillet 1985, un véhicule terrestre à moteur est impliqué dans un accident de la circulation dès lors qu'il a joué un rôle quelconque dans sa réalisation. Il en est ainsi d'une automobile tombée en panne sur la chaussée et heurtée par un poids lourd qui est allé percuter l'automobiliste descendu de sa voiture, en le projetant contre un autre véhicule. (2e espèce)

Cass. civ. 2e, 24 février 2000 : Cie Groupama Rhônes-Alpes c/ époux Renard et a. (Bull. civ. II, no 30 p. 20)

La Cour :

(...)

Vu l'article 1er de la loi du 5 juillet 1985 ;

Attendu qu'est impliqué, au sens de ce texte, tout véhicule qui est intervenu, à quelque titre que ce soit, dans la survenance de l'accident ;

Attendu, selon l'arrêt attaqué que l'automobile de M. Benayoun a heurté le véhicule de Mme Laromiguière qui circulait en sens inverse puis celui des époux Renard qui suivait ce véhicule ; que M. et Mme Renard ont assigné M. Benayoun et son assureur, la compagnie Groupama, puis Mme Laromiguière et son assureur, la compagnie La Macif, en réparation du préjudice subi du fait des blessures de l'enfant Cyrielle, passagère de leur voiture ;

Attendu que, pour mettre hors de cause Mme Laromiguière et son assureur, l'arrêt retient, par motifs propres et adoptés, que le choc entre sa voiture et celle de M. Benayoun n'a modifié ni la vitesse, ni la trajectoire ni la façon de conduire de ce dernier, de telle sorte que le second choc, entre le véhicule de M. Benayoun et celui des époux Renard « n'est pas lié » au premier et qu'il n'est pas établi que l'accident dont Cyrielle Renard a été la victime ne se serait pas passé de la même manière en l'absence de la première collision ;

Qu'en statuant ainsi, alors que les véhicules de M. Benayoun et de Mme Laromiguière étaient impliqués, comme celui des époux Renard, dans le même accident, la Cour d'appel, qui n'a pas tiré les conséquences légales de ses propres constatations, a violé le texte susvisé ;

Par ces motifs :

Casse et annule, dans toutes ses dispositions, l'arrêt rendu le 7 janvier 1998, entre les parties, par la Cour d'appel de Lyon ; remet, en conséquence, la cause et les parties dans l'état où elles se trouvaient avant ledit arrêt et, pour être fait droit, les renvoie devant la Cour d'appel de Grenoble.

(...)

Cass. civ. 2e, 24 février 2000 : Mutuelle d'assurance des professions alimentaires c/ Groupama-Samda de Poitou-Charentes-Vendée (Bull. civ. II, no 31 p. 21)

La Cour :

(...)

Sur le second moyen :

Vu l'article 1er de la loi du 5 juillet 1985 ;

Attendu, au sens de ce texte, qu'un véhicule terrestre à moteur est impliqué dans un accident de la circulation dès lors qu'il a joué un rôle quelconque dans sa réalisation ;

Attendu, selon l'arrêt confirmatif attaqué, que, sa voiture R 18 étant tombée en panne sur la chaussée, Mme Grandener en est descendue ; qu'elle s'est approchée du véhicule de M. Chagnoleau qui s'était alors arrêté ; qu'un poids lourd non identifié est venu heurter la R 18, puis percuter Mme Grandener, la projetant sur le véhicule de M. Chagnoleau ; que, Mme Grandener ayant été mortellement blessée, ses ayants droit ont été indemnisés par la Mutuelle d'assurance des professions alimentaires (M.A.P.A.), assureur de M. Chagnoleau ; que la M.A.P.A. a exercé une action récursoire contre la société Groupama-Samda, assureur de Mme Grandener ;

Attendu que, pour rejeter ce recours, au motif que la voiture de Mme Grandener n'était pas impliquée dans l'accident ayant causé la mort de celle-ci, l'arrêt retient qu'il n'est pas établi que le premier choc entre le poids lourd et la R 18 ait provoqué un déséquilibre du poids lourd et une perte de contrôle par son conducteur, que la position de la voiture n'a eu ni relation ni incidence sur le mécanisme du second choc, s'agissant de deux accidents successifs ;

En quoi la Cour d'appel a violé le texte susvisé ;

Par ces motifs, et sans qu'il y ait lieu de statuer sur le premier moyen :

Casse et annule, dans toutes ses dispositions, l'arrêt rendu le 12 mai 1998, entre les parties, par la Cour d'appel de Poitiers ; remet, en conséquence, la cause et les parties dans l'état où elles se trouvaient avant ledit arrêt et, pour être fait droit, les renvoie devant la Cour d'appel de Limoges.

(...)

NOTE

La loi Badinter est une source inépuisable de contentieux au grand dam de ses initiateurs qui espéraient, en rompant en partie avec la logique de la responsabilité, faire cesser les querelles pour le plus grand bénéfice des victimes.

Force est de constater 15 ans plus tard que le contentieux est aussi important qu'avant la réforme, et qu'il n'a pas fondamentalement changé. Cette importance procède de différentes causes, dont l'une au moins est imputable au législateur lui-même. Incontestablement la loi du 5 juillet 1985 souffre d'une insuffisance de précision terminologique sur des points essentiels du dispositif tels que l'implication, la notion d'accident ou encore celle de conducteur. Aussi, l'interprétation de l'article 1er de la loi donna lieu à une jurisprudence luxuriante qui a nourri une littérature juridique abondante, souvent critique devant l'oeuvre prétorienne, certains auteurs affirmant même qu'il s'agit d'un article à la dérive ¹. Cette carence terminologique est encore aggravée par le fait que le législateur n'avait pas envisagé certaines questions qui, en pratique, allaient fixer une partie du contentieux : l'application de la loi Badinter en cas de chocs successifs est l'une d'entre elles. Or, sur ce point, la Cour de cassation, vient de rendre en février 2000, deux arrêts intéressants qui permettent de faire le point sur la notion d'accident complexe.

On sait qu'en vertu de l'article 1er de la loi du 5 juillet 1985, l'assureur du véhicule terrestre à moteur impliqué dans un accident de la circulation est tenu de proposer une offre d'indemnisation à la victime de préjudices corporels. D'application relativement simple lorsque l'accident se résume à une seule collision, le texte est plus délicat à mettre en oeuvre lorsque la situation accidentelle est plus complexe. En effet, en cas de chocs successifs, faut-il considérer qu'il n'y a qu'un accident au sens de l'article 1er de la loi ou plusieurs accidents distincts les uns des autres, avec les conséquences qui en résultent en ce qui concerne la détermination des débiteurs de l'indemnisation ?

La réponse à la question dépend donc de la qualification de la situation. La logique semble inviter à penser que l'ensemble des chocs constitue un seul accident s'ils se sont produits au même endroit et dans la même unité de temps et si chaque choc est la cause ou la conséquence du précédent (I). Dans ce cas, la victime qui aura établi que les préjudices dont elle se plaint sont imputables à l'un des chocs pourra demander indemnisation à n'importe lequel des conducteurs dont les véhicules sont impliqués dans l'accident. En effet, une fois établie que la situation complexe ne constitue qu'un seul accident, il devient, selon l'article 1er de la loi, inutile de prouver que le préjudice dont la victime se plaint procède essentiellement de l'un des chocs constitutifs de l'accident. L'obligation d'indemniser le dommage est étrangère à la relation causale entre le fait du véhicule du défendeur et le préjudice de la victime (II).

I. DEFINITION DE L'ACCIDENT EN CAS DE SITUATION COMPLEXE

Le législateur de 1985 n'a pas jugé utile de définir la notion d'accident. Le silence de la loi n'est guère surprenant dans la mesure où cette notion est familière aux juristes de l'assurance. La doctrine majoritaire aime à la définir comme la lésion d'un organisme ou d'une chose provoquée par une action soudaine et violente d'une cause extérieure et indépendante de la volonté de l'assuré ou du bénéficiaire². Cette définition juridique de l'accident n'est cependant d'aucun secours pour l'analyse des situations complexes. Bien plus que les règles de droit, ce sont les lois de la physique qui permettent de qualifier le carambolage en accident unique ou divisible.

Il est permis de penser que toute succession de chocs ne peut être considérée comme un seul et même accident. Ainsi, dans l'hypothèse où les chocs successifs ne se sont pas produits dans une même unité de temps, il paraît difficile de retenir une qualification unitaire de la situation complexe. La Cour de cassation n'a d'ailleurs jamais considéré dans ce cas qu'il s'était produit un seul et même accident³.

Plus délicate est l'hypothèse où les chocs se sont produits en un trait de temps mais ne semblent pas être nécessairement en lien de causalité les uns par rapport aux autres. Dans cette hypothèse, la Cour de cassation semble avoir penché pendant longtemps pour une analyse parcellaire de la situation. Ainsi, le 16 mars 1994, la Cour de cassation avait approuvé une cour d'appel d'avoir énoncé qu'un véhicule partie à un carambolage n'était pas nécessairement impliqué dans la collision à l'origine du dommage de la victime. En effet, « il n'est pas établi que le choc initial entre l'automobile de M. Séguillon et celle de M. Yger ait modifié la trajectoire de la première voiture et qu'en conséquence, la deuxième puis la troisième collision ont été nécessairement la résultante de la première »⁴.

Cette analyse, en quelque sorte clinique de l'accident, pouvait se comprendre lorsque la Cour de cassation appréciait l'implication du véhicule dans l'accident à l'aune de son rôle perturbateur. En effet, le véhicule dont la présence n'a pas modifié la trajectoire de celui qui est entré en collision avec la victime, même s'il a été heurté par le véhicule du défendeur, n'a pas perturbé la circulation de cet engin. De là à penser qu'il n'est pas partie au même accident, il y a un pas que la Cour de cassation a parfois eu la tentation de franchir.

Cependant, cette analyse conduit à apprécier la notion d'accident au regard de celle de l'implication, ce qui est contestable. En effet, la question de l'implication ne se pose en toute logique qu'une fois déterminée l'existence d'un accident, de sorte que l'on peut penser que le critère de l'effet du véhicule sur le comportement des autres véhicules terrestres à moteur, qui renvoie à la condition d'implication, n'a pas à être pris en compte pour la détermination de l'accident. Au fond, il y a accident unique dès lors qu'il y a unité de temps et de lieu. Le comportement de chaque véhicule au sein de cette unité n'est à prendre en compte que pour l'appréciation de la condition d'implication.

C'est semble-t-il aujourd'hui l'analyse de la Cour de cassation. Les deux arrêts que la deuxième chambre civile a rendu, le 24 février 2000⁵, paraissent en témoigner.

Dans la première affaire, un véhicule heurte une automobile qui circulait en sens inverse puis entre en collision avec le véhicule qui le suivait. La Cour d'appel de Lyon avait mis hors de cause le conducteur heurté en premier, car le premier choc n'avait modifié ni la vitesse, ni la trajectoire, ni la façon de conduire du conducteur du véhicule qui l'a heurté, de telle sorte que le deuxième choc entre ce dernier véhicule et le véhicule suivant n'est pas lié au premier. De plus, il n'était pas établi que l'accident ne se serait pas passé de la même manière en l'absence de la première collision.

L'arrêt est cassé sur le fondement de l'article 1er de la loi de 1985 : « en statuant, ainsi, alors que les deux premiers véhicules, comme le troisième, étaient impliqués dans le même accident (souligné par nous), la Cour d'appel n'a pas tiré les conséquences légales de ses constatations ». Dans la seconde affaire, une automobile tombe en panne sur la chaussée, son conducteur descend et s'approche d'un véhicule à l'arrêt. Un poids lourd heurte alors le véhicule en panne et percute son conducteur, ce qui a pour effet de le projeter sur le véhicule à l'arrêt. Pour la Cour d'appel de Poitiers, il y a là deux accidents. En effet, il n'est pas établi que le premier choc entre le poids lourd et le véhicule ait provoqué un déséquilibre du poids lourd et une perte de contrôle par son conducteur. De plus, la position de la voiture n'a eu ni relation, ni incidence sur le mécanisme du deuxième choc. L'arrêt est cassé sur le fondement de l'article 1er de la loi.

Les deux décisions qui précèdent ne peuvent être qu'approuvées. Elles sont conformes aux exigences de la simplicité car il est naturel de considérer, même si la trajectoire de l'une des voitures n'a pas été modifiée par le choc avec une autre, que le premier heurt a joué un rôle dans le second, fut-il ténu. Pour la Cour de cassation, tous les véhicules étaient donc bien impliqués dans un même accident, puisque comme le rappelle les deux arrêts, est impliqué, au sens de l'article 1er de la loi du 5 juillet 1985, tout véhicule qui est intervenu, à quelque titre que ce soit, dans la survenance de l'accident.

Considérer que le comportement du véhicule au sein de la situation accidentelle déterminée comme unique en raison de l'unité de temps et de lieu est indifférent quant à la définition de l'accident emporte des conséquences certaines quant à la condition d'imputabilité du dommage à l'accident ; plus exactement, l'assureur ne pourra pas invoquer le fait que le choc entre le véhicule assuré et la victime n'est pour rien dans la réalisation des préjudices dont elle se plaint.

II. L'INTERVENTION DU VEHICULE DANS LE DOMMAGE

Pour déterminer les débiteurs de l'indemnisation, il ne suffit pas de prouver l'implication de véhicules dans un accident de circulation, il faut également _ et d'abord _ que la victime établisse l'imputabilité du dommage à l'accident. Théoriquement importante, la question en pratique ne soulève toutefois guère de difficultés probatoires. En effet, dans la plupart des hypothèses, la relation entre le dommage et l'accident est immédiatement établie par la nature du préjudice dont la victime se plaint.

Que la relation entre le dommage et l'accident puisse être déduite de la seule preuve de l'implication du véhicule dans l'accident ne fait pas de doute dans la majeure partie des cas,

particulièrement lorsque le préjudice dont la victime souffre est concomitant de l'accident, et semble par sa nature même n'avoir pas d'autres causes qu'un accident de la circulation.

Plus délicate est l'hypothèse où le préjudice dont la victime se plaint se réalise postérieurement à l'accident. Sur ce point, la Cour de cassation a, on le sait, développé une jurisprudence sinieuse, non exempte d'hésitations.

L'exigence de l'imputabilité du dommage à l'accident peut paraître également s'imposer en cas d'accident complexe. Ainsi, lorsque la victime, mortellement blessée, a été heurtée successivement par plusieurs véhicules, il semble logique de rechercher si le décès est ou non une suite du premier choc. Ainsi encore, lorsque la victime subit en raison de chocs successifs à la fois des préjudices matériels et des préjudices corporels, il paraît naturel de déterminer la cause exacte de chaque chef de préjudices.

Les deux hypothèses sont pourtant distinctes. Dans le premier cas, la victime se plaint d'un préjudice dont la réalisation est postérieure à l'accident. Dans le second cas, il ne l'est pas, puisqu'il ne fait pas de doute que la victime subit après le dernier choc un ou plusieurs préjudices dont elle ne souffrait pas avant le premier. Pour affirmer l'identité des deux situations, il aurait fallu diviser la situation complexe en autant d'accidents distincts qu'il y a de chocs. Or, la Cour de cassation n'a pas toujours procédé ainsi. Si, nous l'avons vu, la Cour de cassation a pu déterminer la notion d'accident par rapport au rôle de chaque véhicule dans le choc des autres, elle a parfois exigé la preuve de l'implication du véhicule dans le dommage sans faire référence à la notion d'accident (ce qui laisse penser que l'ensemble des chocs s'analysait comme un seul accident) 6 .

Appliquée aux accidents complexes, la condition de l'imputabilité du dommage à l'accident se transforme en la preuve de l'intervention du véhicule dans le dommage. Cette jurisprudence a été très critiquée car considérer l'accident en cas de chocs successifs au regard de l'intervention du véhicule dans le dommage revient à réintroduire, ici inutilement, des questions de causalité entre le fait du véhicule et le dommage que le législateur a souhaité écarter dans l'application de cette loi 7 .

Certes en juin 1998, la Cour de cassation paru abandonner cette exigence 8 , mais c'est pour mieux y revenir en novembre 9 . En effet, dans cette dernière affaire, un véhicule A franchit la ligne blanche continue et percute un véhicule B qui circulait en sens inverse. Les deux véhicules sont immobilisés sur la chaussée. Un véhicule C heurte alors le véhicule B. Le véhicule A est quant à lui heurté par un véhicule D. Le passager transporté dans le véhicule A assigne en réparation de ses préjudices les ayants droit du conducteur, le conducteur et l'assureur du véhicule B, lequel assigne en intervention forcée le conducteur du véhicule C et son assureur. Le conducteur du véhicule C est condamné à payer une provision à B. D est également condamné à payer une provision à B. C'est sur ce point que l'arrêt est cassé : « En déduisant de ces énonciations que la demande de provision formée par (le conducteur B) contre (le conducteur D) et son assureur était fondée, alors qu'elle avait constaté que le véhicule de (D) avait heurté un autre véhicule que celui de (B), après que celle-ci eut été blessée, la Cour d'appel n'a pas donné une base légale à sa décision ».

Ce dernier arrêt a été diversement apprécié : considéré par les uns comme un arrêt de revirement, il n'exprimerait pas une telle contradiction de jurisprudence pour d'autres 10 . Pour notre part, les deux

arrêts ne nous semblent pas conciliables. La dernière solution nous paraît regrettable car elle fait jouer à l'intervention du véhicule dans le dommage un rôle que la loi ne lui attribue pas : elle permet, à bien comprendre cette deuxième décision, de diviser ou de maintenir unique la situation accidentelle complexe. A notre sens, seul un critère de temps et de lieu devrait être utilisé pour définir les contours de l'accident en cas de chocs successifs. En l'espèce, il n'y avait incontestablement qu'un accident et tous les véhicules étaient impliqués dans l'accident puisque chacun avait heurté un autre, de sorte que la victime pouvait demander indemnisation à n'importe lequel des conducteurs.

En conclusion, dans les accidents complexes, en ce qui concerne la détermination des débiteurs de l'indemnisation de la victime, la simplicité comme l'autonomie de cette notion par rapport à celle d'implication paraissent exiger de retenir une conception large de l'accident, déterminée uniquement par un critère spacio-temporel. Ce n'est pas évidemment dire que le rôle joué par le véhicule du défendeur sur le comportement des autres véhicules est indifférent ; il est utile pour l'appréciation de la condition d'implication du véhicule dans l'accident, mais il n'a pas d'autres fonctions car dans presque toutes les hypothèses complexes, il n'y a qu'un seul accident, ce qui devrait rendre inutile la recherche au sein du processus accidentel du moment exact où le préjudice de la victime se réalise.

1 –

(1) V. par exemple Ch. Radé, L'article 1er de la loi du 5 juillet 1985 à la dérive, Petites Affiches du 19 janvier 1996. Sur la note, voir par exemple H. Groutel, La notion d'accident, notion unique ou multiple ?, Resp. civ. et assur., 1995, chron. 1.

2 –

(2) Les contrats d'assurance définissent souvent l'accident comme un événement extérieur à la personne de l'assuré et soudain : exemple selon une police d'assurance-décès, par accident, il faut entendre toute atteinte corporelle, non intentionnelle de la part de l'assuré provenant de l'action soudaine d'une cause extérieure, Cass. civ. 1re, 9 juillet 1998, R.G.A. 1998, p. 896.

3 –

(3) Ex. Cass. civ. 2e, 2 décembre 1987, Bull. civ. II, no 255.

4 –

(4) Bull. civ. II, no 90 ; V. également, Cass. civ. 2e, 7 février 1996, Resp. civ. et assur. 1996, no 171 et chron. no 23.

5 –

(5) Bull. civ. II, no 30 et no 31.

6 –

(6) Sur ces questions, V. entre autres les articles classiques de Ph. Contes, Le législateur, le juge, la faute et l'implication, J.C.P. 1990. I. 3471 ; H. Groutel, L'extension du rôle de l'implication du véhicule, D. 1990, chron. no 263 ; P. Jourdain, Implication et causalité dans la loi du 5 juillet 1985, J.C.P. 1994. I. 3794.

7 –

(7) Pour un résumé de la controverse V., le plaidoyer vigoureux de G. Viney et P. Jourdain, *Les conditions de la responsabilité civile*, L.G.D.J., 2e éd., 1998, no 1000.

8 –

(8) Bull. civ. I, no 205 ; R.T.D.C. 1998, P. 922 ; resp. civ. et assur. 1998, chron. no 28. Les faits de l'affaire sont simples : Dans cette espèce, un véhicule A est heurté par un autre (B). Le choc n'occasionne que des dégâts matériels. Le conducteur du véhicule A descend sur la chaussée pour vérifier l'étendue des dommages. Mal lui en prend car il est fauché par un 3e véhicule (C) qui le blesse et le projette sous l'automobile A. Un quatrième véhicule (D) heurte sur ses entrefaites le véhicule A sans blesser davantage son malheureux conducteur. La victime assigne en réparation les conducteurs et les assureurs des véhicules B, C, D. La Cour d'appel les condamne tous in solidum. En cassation, l'assureur de D mit l'accent sur le fait que le carambolage recouvrait trois collisions successives et que par conséquent, la Cour d'appel aurait dû, avant de considérer le véhicule D impliqué dans l'accident, rechercher « si le véhicule D (...) avait pu jouer un rôle dans la réalisation des dégâts matériels résultant des deux premières collisions et des dommages corporels subis par le conducteur (A) ». La Cour de cassation rejette sans hésitation le pourvoi en des termes éloquents par leur sécheresse. Pour la Cour régulatrice, « Attendu (...) qu'est impliqué, au sens de ce texte, tout véhicule qui est intervenu, à quel titre que ce soit, dans la survenance de l'accident ; et attendu qu'ayant retenu que trois véhicules étaient impliqués dans l'accident dont (A) a été victime ; c'est à bon droit que la Cour d'appel a décidé que ces trois conducteurs et leurs assureurs étaient tenus à réparation ».

9 –

(9) Cass. civ. 2e, 5 novembre 1998, J.C.P. 1999. II. 10084, obs. Ph. Conte.

10 –

(10) Sur ce point voir en particulier les observations de Ph. Conte note au J.C.P. 1999, préc.