

DOCUMENT SOUMIS AUX DROITS D'AUTEUR : SOUS LICENCE CREATIVE COMMONS**CITEZ-NOUS DE LA FAÇON SUIVANTE :**

Cass. 2^e civ., 8 juill. 2021, n° 20-15599, F-D, *bjda.fr* 2021, n° 76, note S. Abravanel-Jolly

Notion large de l'accident complexe

Cass. 2^e civ., 8 juill. 2021, n° 20-15599, F-D

Collision d'une motocyclette avec deux taxis successivement – Accident complexe – Enchaînement continu dans une même unité de temps et de lieu – Action contre n'importe lequel des conducteurs impliqués

Dans un accident complexe, tous les véhicules sont impliqués quel que soit le stade auquel ils sont intervenus, et la victime est en droit de demander l'indemnisation de son préjudice au conducteur de l'un des véhicules impliqués dans cet accident, même s'il n'a joué aucun rôle dans la séquence de l'accident, et même si celle-ci n'a pas été en contact avec ce véhicule, dès lors que l'accident est survenu dans un enchaînement continu de collisions survenues dans une même unité de temps et de lieu, caractérisant un unique accident de la circulation.

Un motocycliste a été victime d'un accident de la circulation après avoir percuté un premier taxi en circulation puis, après avoir été éjecté, s'être encastré dans un second taxi à l'arrêt à une station. Il intente une action en indemnisation contre le premier taxi et son assureur lesquels, à leur tour, assignent le second taxi et son assureur en intervention forcée. Retenant qu'il s'agit d'un accident complexe, les juges du fond considèrent que le second taxi est impliqué dans l'accident peu important « *que la victime soit ou non entrée en contact avec le véhicule en stationnement et que le dommage corporel de la victime soit ou non imputable à la collision entre sa moto et ce véhicule* », et que dès lors il doit contribuer à hauteur de la moitié de l'indemnisation. Dans leur pourvoi, le second taxi et le FGAOD (son assureur étant entretemps devenu défaillant) reprochent aux juges d'avoir ainsi statué alors « *que la seule présence d'un véhicule terrestre à moteur en stationnement régulier sur les lieux d'un accident de la circulation, fût-il complexe, ne suffit pas à caractériser son implication ; que ce véhicule (...) n'est impliqué dans cet accident que s'il a été heurté par la victime* ».

Rejetant ces arguments, la Haute juridiction confirme la position des juges du fond, rappelant que « *dans un accident complexe, tous les véhicules sont impliqués quel que soit le stade auquel ils sont intervenus* » et même si l'un des véhicules impliqués « *n'a joué aucun rôle dans la séquence de l'accident* », dès lors que les faits témoignent de ce que l'accident résulte « *d'un enchaînement continu de collisions survenues dans une même unité de temps et de lieu, caractérisant un unique accident de la circulation* ».

La solution, classique, permet de rappeler que :

- Certes, dans un accident simple de la circulation, en l'absence de contact avec le véhicule, « *la seule présence sur les lieux ne suffit pas à caractériser l'implication* »¹ et

¹ Cass. 2^e civ., 13 déc. 2012, n° 11-19.696, *Resp. civ. et assur.* 2013, comm. 84, note H. Groutel. – Cass. 2^e civ., 19 mai 2016, n° 15-16.714.

qu'il est nécessaire de démontrer qu'il est « *intervenue à un titre quelconque dans la survenance de l'accident* »². En d'autres termes, il suffit de constater que sans la présence du véhicule l'accident ne serait pas survenu. C'est la théorie du rapport de nécessité (soutenue par Starck, Roland et Boyer) qui fonde la solution.

En l'occurrence, pour cet accident complexe, le moyen du pourvoi, non seulement fondé sur le fait que « *la seule présence du véhicule ne suffit pas* », mais également sur l'absence de contact du véhicule litigieux, est à l'évidence erroné et la solution bien rendue.

- La solution confirme également que, s'agissant en l'espèce d'un accident complexe, s'applique la jurisprudence relative à l'accident unique.

Ainsi, la Cour de cassation a adopté une solution selon laquelle, en cas de collisions successives, les véhicules impliqués dans le premier accident le sont dans les suivants dans la mesure où « *ils sont intervenus à quelque titre que ce soit dans leur réalisation* »³. Et, depuis un arrêt du 12 octobre 2000⁴, la deuxième chambre civile a conforté sa position en appréhendant les collisions successives en bloc : elle considère l'ensemble comme un unique accident de la circulation. Dès lors, tous les conducteurs et leurs assureurs sont tenus à réparation sans qu'il soit nécessaire de caractériser une faute à leur charge⁵.

Au demeurant, la solution est réaffirmée de façon constante : « *les collisions successives étant intervenues dans un enchaînement continu, tous les véhicules étaient impliqués dans un accident complexe* »⁶, dès lors qu'elles sont intervenues « *dans un même laps de temps... peu important que l'un des véhicules ne soit pas entré en collision avec celui avec lequel se trouvait la victime* »⁷.

En l'occurrence, ici, l'accident dont le motocycliste a été victime est bien complexe puisqu'intervenue dans un enchaînement continu, la moto percutant d'abord le premier taxi, puis la victime venant immédiatement après sa chute s'encaster dans le second. Et, comme le précise à juste titre la Cour de cassation, les collisions successives se sont produites dans la même « *unité de temps et de lieu* ». Classique sur ce dernier point, l'apport de la solution est indéniable en ce qu'elle vient préciser que l'accident

² Cass. 2^e civ., 4 juill. 2007, n° 06-14484. – Cass. 2^e civ., 24 sept. 2020, n° 19-18036, F-D, LEDA nov. 2020, n° 113a4, note S. Abravanel-Jolly.

Il a été jugé que la victime doit prouver que « *la présence du véhicule a été nécessaire à la production du dommage* » : Cass. 2^e civ., 18 mars 1992, n° 90-20.380. – Cass. 2^e civ., 24 mai 2018, n° 17-19445, LEDA juil. 2018, n° 111g8, note S. Abravanel-Jolly.

³ Cass. 2^e civ., 6 janv. 2000, n° 97-21.360 : *Bull. civ.* I, n° 1

⁴ Cass. 2^e civ., 12 oct. 2000, n° 98-19.880, *Resp. civ. et assur.* 2001, comm. 16

⁵ Cass. 2^e civ., 11 janv. 2001, n° 98-17.829, *Resp. civ. et assur.* 2001, comm. 81. Cass. 2^e civ., 11 juill. 2002, n° 01-01.666 ; *JCP G* 2002, IV, 2546

⁶ Cass. 2^e civ., 2 oct. 2008, n° 07-15.902, *Resp. civ. et assur.* 2008, comm. 323, note H. Groutel. – Cass. 2^e civ., 17 juin 2010, n° 09-67.338, *Resp. civ. et assur.* 2010, comm. 283, note H. Groutel

⁷ Cass. 2^e civ., 7 juill. 2011, n° 10-19.960 : LEDA oct. 2011, p. 3, note S. Abravanel-Jolly. – Cass. 2^e civ., 21 nov. 2013, n° 12-26.401, *Resp. civ. et assur.* 2014, comm. 51. – Cass. 2^e civ., 14 déc. 2017, n°s 16-26.398, 16-27.269 et 16-27.524, *Resp. civ. et assur.* 2018, comm. 65, note H. Groutel ; *bjda.fr* 2018, n° 54, note A. Cayol. – Cass. 2^e civ., 29 mars 2018, n° 17-10.976, LEDA 2018, n° 111f5, note F. Gréau. – Cass. 2^e civ., 20 mai 2020, n° 18-26564.

complexe est caractérisé y compris alors que ce n'est pas le véhicule de la victime qui a heurté le véhicule litigieux mais la victime elle-même. En ce sens, la notion d'accident complexe s'en trouve quelque peu étendue.

Sabine Abravanel-Jolly,

Maître de conférences, HDR en droit privé – Lyon 3,
Vice-présidente de la Section et du Collège d'experts de droit privé,
Membre de l'Équipe de recherche Louis Josserand (EA 3707),
Ancienne directrice de l'Institut des Assurances de Lyon.

L'arrêt :

Faits et procédure

1. Selon l'arrêt attaqué (Paris, 16 mars 2020), le 27 janvier 2011, la motocyclette que M. [L] conduisait est entrée en collision avec deux taxis, l'un, en circulation, appartenant à la société Castel taxis, assuré auprès de la société Generali IARD, l'autre, à l'arrêt à une station, appartenant à la société Taxicap, assuré auprès de la société Mutuelle des transports assurances (la MTA).
2. M. [L] a assigné la société Castel taxis et son assureur, la société Generali IARD, en réparation de ses préjudices. La société Castel taxis et la société Generali IARD ont assigné la société Taxicap en intervention forcée. La MTA ayant été placée en liquidation judiciaire le 1er décembre 2016, M. [U], en qualité de mandataire liquidateur de celle-ci, est intervenu volontairement à l'instance, tout comme le Fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages (le FGAO).

Examen du moyen

Énoncé du moyen

3. La MTA, M. [U], es qualités, la société Taxicap et le FGAO font grief à l'arrêt de dire que le véhicule appartenant à la société Taxicap et assuré auprès de la MTA est impliqué au sens de l'article 1er de la loi du 5 juillet 1985 dans la survenance de l'accident complexe de la circulation du 27 janvier 2011 dont M. [L] a été victime, de condamner la société Taxicap à payer à la société Castel taxis et à la société Generali IARD la moitié des condamnations qui ont été prononcées à leur encontre, de fixer les créances de la société Castel taxis et de la société Generali IARD au passif de la liquidation de la MTA aux mêmes montants et de déclarer l'arrêt opposable au FGAO et commun à la caisse primaire d'assurance maladie du Maine-et-Loire, alors « que la seule présence d'un véhicule terrestre à moteur en stationnement régulier sur les lieux d'un accident de la circulation, fût-il complexe, ne suffit pas à caractériser son implication au sens de l'article 1er de la loi du 5 juillet 1985 ; que ce véhicule en stationnement n'est impliqué dans cet accident que s'il a été heurté par la victime ; qu'en l'espèce, pour juger que le véhicule de la société Taxicap était impliqué dans l'accident dont a été victime M. [L], la cour d'appel a énoncé que s'agissant d'un accident complexe, il était indifférent que la victime soit ou ne soit pas entrée en contact avec le véhicule en stationnement de la société Taxicap et que le dommage corporel de la victime soit ou non imputable à la collision entre sa moto et ce véhicule ; qu'en statuant ainsi, tandis que M. [L] avait été éjecté de sa moto sous la violence du choc avec le taxi de la société Castel taxis, sa moto étant ensuite venue s'encastrier dans la portière du taxi de la société Taxicap en stationnement, ce dont il résultait que le véhicule de la société Taxicap, qui n'a pas été heurté par M. [L], n'était pas intervenu dans le processus accidentel qui lui a causé des blessures et n'était donc pas impliqué dans l'accident, la cour d'appel a violé l'article 1er de la loi du 5 juillet 1985. »

Réponse de la Cour

4. L'arrêt énonce exactement que, dans un accident complexe, tous les véhicules sont impliqués quel que soit le stade auquel ils sont intervenus et la victime est en droit de demander l'indemnisation de son préjudice au conducteur de l'un des véhicules impliqués dans cet accident même s'il n'a joué aucun rôle dans la séquence de l'accident subi par la victime, et même si celle-ci n'a pas été en contact avec ce véhicule.

5. L'arrêt retient qu'il est établi que, dans la suite immédiate de la collision entre la motocyclette et le taxi de la société Castel taxis, le deux-roues est venu percuter le taxi de la société Taxicap en stationnement et que ces faits témoignent d'un enchaînement continu de collisions survenues dans une même unité de temps et de lieu, caractérisant un unique accident de la circulation. L'arrêt ajoute qu'il est indifférent que M. [L] soit ou non entré en contact avec le véhicule en stationnement, l'imputation du dommage corporel de la victime à l'une des collisions successives de cet accident complexe étant indifférente et le véhicule en stationnement de la société Taxicap étant impliqué dans l'accident au sens du texte précité, quel que soit le rapport de causalité reliant les véhicules impliqués au dommage subi par la victime.
6. De ces constatations et énonciations, la cour d'appel a exactement déduit que ce véhicule était impliqué au sens de l'article 1er de la loi du 5 juillet 1985 dans l'accident.
7. Le moyen n'est, dès lors, pas fondé.

PAR CES MOTIFS, la Cour : REJETTE le pourvoi ;