

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

CITEZ-NOUS DE LA FAÇON SUIVANTE :

Cass. 2^e civ., 16 déc. 2022, n° 21-11423, FS-B, *bjda.fr* 2023, n° 85, note A. Trescases

Approche globale de l'accident complexe : impliquer plus pour indemniser mieux

Cass. 2^e civ., 15 déc. 2022, n° 21-11423, FS-B

Assurance automobile - Accident de la circulation – Loi n° 85-677 du 5 juill. 1985, art. 1 – Collisions successives dans un même laps de temps et dans un enchaînement continu – Accident complexe – Implication – Indifférence du véhicule en stationnement – Absence de nécessité d'un contact – Indemnisation de la victime par l'un quelconque des véhicules impliqués

Vu l'article 1 de la loi n° 85-677 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. Dans un accident complexe, la victime est en droit de demander l'indemnisation de son préjudice à l'assureur de l'un quelconque des véhicules impliqués, même si elle n'a pas été en contact avec celui-ci.

Dans son arrêt du 9 décembre 2020, la cour d'appel de Rennes tient une position surprenante en réalisant un tri parmi les collisions successives qui se sont produites dans un même laps de temps et dans un enchaînement continu, permettant à l'assureur du conducteur de l'un des véhicules terrestres à moteur, pourtant concerné par un accident complexe, de s'exonérer de sa responsabilité en rapportant la preuve que le dommage corporel subi par la victime n'était pas imputable au fait de son véhicule, régulièrement stationné à une vingtaine de mètres du point d'impact ayant occasionné le dommage. Pour débouter l'assureur du premier véhicule heurté par le scooter de ses demandes dirigées contre le propriétaire du véhicule stationné et de son assureur, les juges du fond ont donc défendu l'idée selon laquelle le véhicule stationné n'était en aucune manière intervenu dans la survenance de l'accident et qu'il n'avait joué aucun rôle dans sa réalisation, opérant de la sorte une confusion entre la notion de causalité et celle d'implication. Sans surprise, la deuxième chambre civile de la Cour de cassation censure cette décision le 15 décembre 2022, au visa de l'article 1^{er} de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 (dite loi Badinter) selon lequel « un véhicule terrestre à moteur est impliqué dans l'accident de la circulation dès lors qu'il a joué un rôle quelconque dans sa réalisation ». Alors qu'il n'est pas discuté que le scooter de la victime a fini sa course contre le véhicule stationné et assuré par Axa France IARD, l'implication du véhicule, entendu comme un fait de participer, ne fait pas de doute.

À quelques rares exceptions près¹, la position de la jurisprudence de la Cour de cassation relative aux accidents complexes est désormais constante et depuis assez longtemps maintenant². En effet, dans la logique d'optimisation de l'indemnisation des victimes d'accident de la circulation dans laquelle la loi Badinter s'inscrit pleinement, l'appréhension par la jurisprudence de l'accident complexe comme un accident unique constitue un gage de garantie et de simplicité pour la victime, laquelle est donc susceptible d'agir contre n'importe lequel des conducteurs ou gardiens dont le véhicule est impliqué, sans avoir à justifier ou identifier lequel des véhicules est directement la cause du dommage³, y compris lorsque les accidents successifs surviennent à quelques minutes d'intervalle⁴. L'implication est un fait de participer qui permet d'englober un maximum de situations. La finalité recherchée, et pleinement assumée, est non pas de trouver un responsable mais un débiteur de l'indemnisation. Dans cette perspective, l'existence d'un contact suffit donc à considérer que le véhicule est impliqué dans l'accident, même si celui-ci est à l'arrêt⁵. Dans cette même optique, l'absence de contact n'exclut pas nécessairement l'implication, à condition de rapporter la preuve d'un rôle quelconque joué par le véhicule dans la réalisation de l'accident⁶.

L'approche globale de l'accident complexe qui permet l'implication de tous les véhicules, quel que soit le stade auquel ils sont intervenus, offre ainsi à la victime le bénéfice d'un droit d'option procédurale pour diriger son action contre l'un quelconque des véhicules impliqués, option qui se révèle d'autant plus appréciable lorsque l'un des véhicules impliqués n'est pas assuré. Puisque l'imputation du dommage corporel de la victime à l'une des collisions successives est indifférente, la victime aurait donc même pu se retourner contre le conducteur du véhicule impliqué⁷ régulièrement stationné⁸, même si ce n'est pas l'option qui a été choisie par elle dans la présente espèce.

Il faut bien comprendre l'intérêt de l'assureur à rechercher par tous les moyens à ne pas être considéré comme garantissant un véhicule impliqué, même si le droit à indemnisation de la victime à l'égard de chacun des conducteurs ne doit pas être confondu avec le recours en contribution de l'assureur du conducteur *solvens* contre les autres conducteurs et assureurs co-

¹ Cass. 2^e civ., 24 oct. 1990, n° 89-13.306 où les juges ont découpé l'accident complexe en autant de sous accidents que de chocs, pour permettre au conducteur dont la responsabilité était engagée de démontrer que le dommage subi par la victime n'est pas imputable à la collision dans laquelle son véhicule est impliqué.

² V. par exemple, Cass. 2^e civ., 26 nov. 1986, *D.* 1987, Jur. p. 128, note H. Groutel, qui acte le fait que la victime n'a plus à établir le rôle joué par chacune des collisions dans la réalisation de son dommage ; Cass. 2^e civ., 24 juin 1998, n° 96-20575 qui revient à une approche globale de l'accident complexe en offrant à la victime la possibilité de se retourner contre tous les conducteurs impliqués pour obtenir réparation *in solidum*, sans avoir à déterminer leur degré d'implication dans le dommage au stade de l'obligation à la dette.

³ Cass. 2^e civ., 6 janv. 2000, n° 97-21360 ; Cass. 2^e civ., 24 févr. 2000, n° 98-12731 et n° 98-18448 ; Cass. 2^e civ., 27 sept. 2001, n° 99-18978 ; Cass. 2^e civ., 11 juill. 2002, n° 01-01666 ; Cass. 2^e civ., 21 oct. 2004, n° 03-13006 et, plus récemment, Cass. 2^e civ., 8 juill. 2021, n° 20-15599 (le véhicule est impliqué même s'il n'a joué aucun rôle dans la séquence de l'accident subi par la victime et que cette dernière n'a jamais été en contact avec ledit véhicule).

⁴ Cass. 2^e civ., 13 mai 2004, n° 02-17545 ; Cass. 2^e civ., 25 oct. 2007, n° 06-17240.

⁵ Cass. 2^e civ., 25 janv. 1995, n° 92-17.64 : « *est nécessairement impliqué dans l'accident au sens de l'article 1^{er} de la loi du 5 juillet 1985 tout véhicule terrestre à moteur qui a été heurté, qu'il soit à l'arrêt ou en mouvement* ».

⁶ Cass. 2^e civ., 16 févr. 2020, n° 18-23787. Dans cette affaire, l'huile répandue accidentellement par un tracteur sur une voie de circulation, a par la suite entraîné le dérapage du véhicule conduit par la victime sur cette voie glissante, ce qui a conduit à son implication dans l'accident.

⁷ Selon l'article 2 de la loi Badinter, les défendeurs à l'action des victimes sont le conducteur ou le gardien du véhicule mais en pratique, l'obligation de réparation pèse sur l'assureur de ces derniers.

⁸ Cass. 2^e civ., 17 juin 2020, n° 09-67338 « *Lorsque plusieurs véhicules sont impliqués dans un accident complexe unique, tous les conducteurs doivent être condamnés à indemniser la victime* ».

impliqués⁹. En effet, puisque dans le cadre du recours entre co-impliqués, la loi Badinter n'est pas applicable, la contribution à la dette de réparation du dommage indemnisée à la victime s'opère selon le droit commun et la notion de responsabilité, c'est-à-dire selon le critère de la pesée respective des fautes et non celui de la participation causale¹⁰. Au titre de la charge de l'indemnisation entre assureurs, l'assureur du véhicule stationné pourrait donc, dans la présente affaire, tenter de réduire sa contribution à l'indemnisation du dommage en l'absence de faute, à charge toutefois de rapporter la preuve d'une faute prouvée à la charge de l'un ou plusieurs des conducteurs impliqués. À défaut de pouvoir établir une répartition des responsabilités entre les conducteurs impliqués, il existera une solidarité entre les conducteurs impliqués et la contribution à la dette de réparation se fera entre assureurs à parts égales¹¹.

Anne Trescases,
Maître de conférences
Université Côte d'Azur
CNRS, GREDEG-CREDECO, France

L'arrêt :

Faits et procédure

1. Selon l'arrêt attaqué (Rennes, 9 décembre 2020) et les productions, M. [K], alors qu'il circulait à scooter, a heurté un véhicule assuré par la société MMA IARD (la société MMA), puis, éjecté, a atterri sur le capot d'un deuxième véhicule, assuré par la société Suravenir.
2. Le scooter de M. [K], ayant poursuivi sa course, a percuté un troisième véhicule en stationnement, appartenant à M. [R], assuré par la société Axa France IARD (la société Axa).
3. La société MMA, après avoir payé diverses sommes à M. [K] en indemnisation de son préjudice corporel, a formé un recours en contribution à l'encontre des conducteurs ou gardiens des autres véhicules, ainsi que de leurs assureurs.
4. Elle a assigné en paiement la société Axa qui, objectant que le véhicule qu'elle assurait n'était pas impliqué dans l'accident, a refusé de contribuer à l'indemnisation du dommage.

Examen du moyen

Enoncé du moyen

5. La société MMA fait grief à l'arrêt de la débouter de ses demandes dirigées contre la société Axa et M. [R], alors « qu'est nécessairement impliqué dans l'accident, au sens de l'article 1 de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985, tout véhicule terrestre à moteur qui a été heurté, qu'il soit à l'arrêt ou en mouvement ; qu'en jugeant que le véhicule de M. [R], assuré par la société AXA, n'était pas impliqué dans l'accident dont M. [K] a été victime, cependant qu'il résultait de ses propres constatations que ce véhicule avait été heurté par le scooter de la victime, ce dont il résultait son implication dans l'accident, la cour d'appel a violé l'article 1 de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985. »

⁹ Cass. 2^e civ., 12 oct. 2000, n° 98-19.880.

¹⁰ Cass. 2^e civ., 25 janv. 2007, n° 06-13.611 ; Cass. 2^e civ., 8 mars 2012 ; Cass. 2^e civ., 20 mai 2020, n° 19-10247.

¹¹ Cass. 2^e civ., 14 janv. 1998, n° 95-18617 et n° 96-13059.

Réponse de la Cour

Vu l'article 1 de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 :

6. Au sens de ce texte, 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.

7. Dans un accident complexe, la victime est en droit de demander l'indemnisation de son préjudice à l'assureur de l'un quelconque des véhicules impliqués, même si elle n'a pas été en contact avec celui-ci.

8. Pour débouter la société MMA de ses demandes, après avoir relevé que le véhicule de M. [R] était régulièrement stationné à une vingtaine de mètres des points de choc ayant occasionné des blessures à M. [K], qu'il n'était pas entré en contact avec la victime et n'avait causé aucun dégât matériel, l'arrêt en déduit que ce véhicule n'est pas intervenu, à quelque titre que ce soit, dans la survenance de l'accident et qu'il n'a joué aucun rôle dans sa réalisation.

9. En statuant ainsi, alors qu'elle avait relevé que le scooter de M. [K] avait achevé sa course contre le véhicule de M. [R] et qu'il résultait de ses constatations que les collisions successives étaient intervenues dans un même laps de temps et dans un enchaînement continu, de sorte qu'elles constituaient un accident complexe, dans lequel ce véhicule était impliqué, la cour d'appel a violé le texte susvisé.

PAR CES MOTIFS, la Cour :

CASSE ET ANNULE, en toutes ses dispositions, l'arrêt rendu le 9 décembre 2020, entre les parties, par la cour d'appel de Rennes ;

Remet l'affaire et les parties dans l'état où elles se trouvaient avant cet arrêt et les renvoie devant la cour d'appel de Rennes autrement composée.