

DROIT COMMUN

L'indemnisation des carambolages et autres collisions successives

À l'occasion d'une situation accidentelle constituée de plusieurs accidents successifs, deux problèmes juridiques peuvent surgir au titre de l'application de la loi du 5 juillet 1985. Le premier a trait à l'imputabilité du dommage à l'accident et le second, à la qualité de la victime.



Philippe Ravayrol, avocat au barreau de Paris, diplômé de l'Institut des assurances de Paris.

L'article 1^{er} de la loi du 5 juillet 1985 invite la victime d'un accident de la circulation à diriger son action contre le conducteur ou le gardien d'un véhicule impliqué dans l'accident. Bien que la notion d'implication soit l'une des innovations majeures de la loi du 5 juillet 1985, son lien de parenté avec la notion traditionnelle de causalité a été rapidement mis en lumière par la doctrine. Dans le cas des carambolages, collisions en chaîne ou autres suraccidents – situations qualifiées progressivement d'accidents complexes par la jurisprudence – la rupture avec la causalité traditionnelle de la responsabilité civile prend tout son sens, car il s'agira d'examiner si un véhicule ayant participé à un accident particulier au sein de l'acci-

dent global peut être impliqué dans ce dernier, y compris lorsque le choc n'a pas de lien avec le dommage de la victime, qu'il s'agisse de dommages matériels ou corporels.

La présomption d'imputabilité

La Cour de cassation a maintenu dans les suites immédiates du vote de la loi l'exigence d'une causalité relative. Ainsi, tout en posant une présomption d'imputabilité du dommage à l'accident, elle autorisait le défendeur à prouver que le dommage de la victime était déjà causé au moment où son véhicule est intervenu, afin d'établir que le dommage n'était pas imputable à l'accident dans lequel il est impliqué (Civ. 2^e, 28 juin 1989 et 8 nov. 1989, RTD civ. 1990. 94; Civ. 2^e, 16 janv. 1991 et 25 mars 1991, RTD civ. 1991. 550 - 7 févr. 1996, RTD civ. 1996. 406). La Cour de cassation est allée encore plus loin dans ce processus de segmentation de l'accident global, en distinguant les dommages corporels des dommages matériels : il a ainsi été jugé qu'un véhicule pouvait être impliqué dans le dommage matériel, mais non dans le dommage corporel d'une même victime, scindant ainsi la notion d'implication de l'article 1^{er} de la loi de 1985 par une lecture dénoncée alors comme *contra legem* (Civ. 2^e, 24 oct. 1990, Bull. civ. II n^o 210). La

Cour de cassation a ensuite fait évoluer sa jurisprudence à partir de 1998 en jugeant que, lorsque les véhicules des défendeurs sont impliqués dans un accident complexe envisagé globalement, tous doivent être condamnés à indemniser la victime, sans que l'on ait à rechercher le caractère causal du fait de leur véhicule, et cela alors même que le véhicule ne serait pas entré en contact avec la victime ou son véhicule.

Les collisions successives dans lesquelles sont impliqués plusieurs véhicules sont ainsi juridiquement globalisées en un seul accident, dénommé accident complexe unique impliquant tout véhicule intervenu à quelque titre que ce soit dans l'accident global (Civ. 2^e, 24 juin 1998, Resp. civ. et ass. 1998, chron. 19 H. Groutel; Civ. 2^e, 6 janv. 2000 et 24 févr. 2000, RTD civ. 2000. 349; Civ. 2^e, 11 janv. 2001, Resp. civ. et ass. 2001. comm. 81 - 27 sept. 2001, Resp. civ. et ass. 2001. comm. 361).

Divisibilité ou indivisibilité ?

À défaut de disposer de critères juridiques précis permettant de globaliser ou de fragmenter au cas par cas une situation accidentelle donnée, il s'ensuivit une hésitation illustrée par un arrêt rendu le 5 novembre 1998 par la deuxième chambre civile ■■■

Dans le cas des carambolages, collisions en chaîne ou autres suraccidents – situations qualifiées progressivement d'accidents complexes par la jurisprudence – la rupture avec la causalité traditionnelle de la responsabilité civile prend tout son sens.

de la Cour de cassation (n° 96-20 243 JCP éd. G II 10 084). Dans cette affaire, la cour d'appel avait expressément relevé que l'automobile en cause déclarée impliquée dans l'accident global, celle de l'auteur du pourvoi, n'était intervenue que postérieurement au choc à l'origine du préjudice corporel dont se plaignait la victime. Et sans avoir au surplus touché le véhicule de cette dernière.

La décision se trouve cassée pour manque de base légale, cassation marquant implicitement un retour vers la causalité et la présomption d'imputabilité du dommage susceptible de preuve contraire. Par la suite, une série d'arrêtés va réaffirmer la volonté de la Cour de cassation de globaliser les collisions successives et notamment un arrêt rendu le 11 juillet 2002 (n° 01-01666, Bull. civ. n° 160) cité au rapport annuel de la Cour de cassation : est impliqué tout véhicule qui est intervenu à quelque titre que ce soit dans la survenance d'un accident, ou qui a joué un rôle quelconque dans sa réalisation alors que les juges du fond avaient retenu en l'espèce que « les différentes séquences de l'événement accidentel étaient parfaitement divisibles et qu'il ne devait pas être appréhendé dans sa globalité. » Toutefois, un doute subsistait de par la citation au sein du rapport annuel de la Cour de cassation pour l'année 2002 du précédent arrêt rendu le 5 novembre 1998, laissant supposer que, lorsque le défaut de rapport causal unissant tel ou tel véhicule à tel ou tel préjudice est établi, les juges doivent alors conclure à la divisibilité de l'accident global en une pluralité d'accidents.

Émergence d'un critère juridique

En 2004, la Cour de cassation va consacrer la notion d'accident complexe dans une affaire pour laquelle l'hésitation était permise,

notamment en raison d'un laps de temps important de dix minutes ayant séparé les deux chocs successifs d'où ont résulté les dommages (Civ. 2°, 13 mai 2004, Bull. civ. II n° 224). Sur une autoroute, de nuit, une automobile qui tombe en panne s'immobilise sur la voie de droite. Elle est alors percutée à l'arrière par un poids lourd et projetée sur la voie de gauche. Dix minutes plus tard, le poids lourd, qui s'était rangé sur la bande d'arrêt d'urgence, est lui-même percuté à l'arrière par une automobile dont le conducteur est tué.

Contrairement à la cour d'appel, la Cour de cassation a considéré que l'on était en présence d'un accident complexe unique auquel les dommages étaient imputables. Commentant cette décision, la doctrine a pu dégager un critère juridique de l'accident complexe : « Il nous semble que si l'unité de lieu est une condition indispensable de l'accident complexe, l'unité de temps, ou même la simple proximité temporelle, ne peuvent constituer que des indices de l'accident complexe. Pour qu'il y ait accident unique, il faut, selon nous, que chacun d'eux ait joué un rôle dans le déroulement de l'accident considéré globalement. Cela suppose un enchaînement causal entre ces événements, de telle sorte que chaque événement, hormis le tout premier, trouve son explication dans les autres. » (P. Jourdain, *L'accident complexe et l'imputabilité du dommage*, RTD Civ. 2004, p. 744). Plus récemment, la Cour de cassation a rejeté la qualification d'accident complexe après avoir relevé le carac-

tère discontinu de l'enchaînement des collisions. Lesquelles étaient imputables à la présence d'un sanglier heurté (Civ. 2°, 17 févr. 2011, Resp. civ. et ass. 2011 comm. 176 note H. Groutel).

Consolidation de la jurisprudence

Depuis 2004, la Cour de cassation énonce ainsi que « les collisions successives intervenues dans un même laps de temps et dans un enchaînement continu, constituent le même accident. » (Civ. 2°, 21 oct. 2004, n° 03-13 006, Resp. civ. et ass. 2004, comm. 369). Un arrêt ultérieur du 3 mai 2006 (pourvoi n° 05-13 251) rejettera de façon très nette la présomption simple d'imputabilité du dommage, lorsqu'un véhicule est impliqué dans un accident complexe. En l'espèce, la cour d'appel avait rejeté la demande des ayants droit d'une victime décédée, à l'encontre d'un troisième automobiliste reconnu par la cour d'appel comme impliqué dans un accident complexe. Pour faire échec à la demande, les juges du fond avaient constaté que le véhicule défendeur était impliqué dans l'accident, mais que le jeu de la présomption simple d'imputabilité du dommage à l'accident lui permettait de s'exonérer à l'égard de la victime. Les éléments matériels du dossier démontraient qu'il était impossible que ce troisième véhicule ait pu provoquer la mort de la victime, au regard notamment des légers dégâts constatés.

La Cour de cassation censure la décision : « Tout en constatant que le véhicule conduit par Mme R. était impliqué dans un accident complexe unique, la cour d'appel, qui a ajouté à la loi une condition qu'elle ne comporte pas, a violé le texte susvisé. » Par la suite, la haute juridiction confirmera qu'un véhicule est impliqué dans un accident complexe dès lors que les

Les collisions successives intervenues dans un même laps de temps et dans un enchaînement continu constituent le même accident.

collisions successives interviennent dans un enchaînement continu, et quand bien même le véhicule concerné n'aurait pas causé les dommages subis par la victime (Civ. 2^e, 2 oct. 2008, RTD Civ. 2009 p. 335, note P. Jourdain; Civ. 2^e, 17 juin 2010 Resp. civ. et ass. 2010 comm. 283).

Le règlement des dommages de l'accident complexe

Lorsque plusieurs véhicules sont impliqués dans un accident complexe unique au titre d'un dommage matériel et/ou corporel, qui supportera la charge de l'indemnisation des victimes sur le fondement de la loi du 5 juillet 1985? On éliminera tout d'abord l'hypothèse selon laquelle le ou les conducteurs victimes ont pu commettre une faute excluant leur droit à indemnisation: en présence d'une déchéance du droit à indemnisation du conducteur, la nature juridique de l'accident, simple ou complexe, est par nature indifférente. En revanche, en présence d'une victime indemnisable, le véhicule impliqué dans un accident complexe n'est plus recevable à revendiquer l'absence d'imputabilité entre son fait et le dommage de la victime. Est-ce à dire qu'il supportera inévitablement une part du dommage? La répartition de la dette s'effectuera ici entre les différents coimpliqués selon les règles définies par la jurisprudence au titre des recours en contribution, à savoir: absence de recours du seul fautif contre les autres, contribution en proportion des fautes respectives s'il y a plusieurs fautifs, ou contribution par parts égales en l'absence de faute prouvée.

L'assureur d'un véhicule impliqué dans un accident complexe pour lequel il est certain que ledit véhicule n'a pas pu provoquer le dommage de la victime peut donc contribuer à la dette. Ou même la supporter intégrale-

ment si les autres véhicules impliqués ne sont pas assurés, ou font valoir avec succès une exception de garantie. Comme le relève la doctrine: « La seule incidence fâcheuse de la thèse de l'accident complexe se rencontre lorsque le véhicule devant supporter la charge finale n'est pas assuré. Du fait de son rôle subsidiaire, le Fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages ne peut faire l'objet d'un recours en contribution. » (H. Groutel, implication: accident

L'assureur d'un véhicule impliqué dans un accident complexe pour lequel il est certain que ledit véhicule n'a pas pu provoquer le dommage de la victime peut donc contribuer à la dette.

complexe, resp. civ. et ass. 2008 comm. 323). Au surplus, la défaillance de l'un des coimpliqués n'alourdit pas la contribution des autres, car « le codébiteur tenu *in solidum*, qui a exécuté l'entière obligation, ne peut, comme le codébiteur solidaire, même s'il agit par subrogation, répéter contre les autres débiteurs que les parts et portions de chacun d'eux » (Civ. 2^e, 8 juill. 2004, D. 04 IR 2836). L'assureur ayant indemnisé les victimes d'un accident complexe unique s'expose donc à supporter également la part du codébiteur défaillant.

La qualité de la victime d'un accident complexe

Il arrive parfois que la victime change de qualité au cours d'un processus accidentel complexe: un motocycliste désolidarisé de son engin à l'occasion d'une première collision sera, par exemple, heurté quelques minutes

plus tard par un autre véhicule alors qu'il se trouve étendu sur la chaussée. Envisagé comme piéton, son droit à indemnisation serait nécessairement intégral, alors qu'un autre conducteur confronté aux mêmes circonstances mais qui, par un hasard défavorable, ne serait pas parvenu à « s'emparer de la qualité de piéton » pourrait voir son indemnisation totalement exclue en cas de faute. La difficulté a d'abord été réglée sous l'angle de la concomitance des chocs: un motocycliste éjecté sur la chaussée dans les suites immédiates de l'accident doit conserver la qualité de conducteur et non celle de piéton (Civ. 2^e, 8 oct. 2009 Bull. Civ. II, n° 326). En revanche, lorsqu'il n'y a plus de concomitance immédiate entre la chute du motocycliste éjecté de son engin et la survenance du second choc, celui-ci était envisagé comme une victime piéton (Crim., 9 mars 2004, resp. civ. et ass. 2004 comm. 184).

Puis, par une décision du 1^{er} juillet 2010, la Cour de cassation semble avoir abandonné ce critère de la concomitance en matière d'accident complexe. La qualité de la victime ne peut pas changer au cours de l'accident reconnu comme un accident unique et indivisible (Civ. 2^e, 1^{er} juill. 2010, RTD Civ. 2010 p. 792, note P. Jourdain). On assiste ainsi à une absorption du piéton de l'accident complexe dans le régime de l'article 4 de la loi de 1985 pour pouvoir, le cas échéant, limiter son indemnisation s'il est responsable de l'accident à l'occasion de sa précédente qualité de conducteur, alors que l'article 3 de la loi, applicable au piéton, ne permet qu'une solution d'indemnisation intégrale quasi systématique en l'absence de faute inexcusable, cause exclusive de l'accident.

Se pose alors la question du droit à indemnisation du conducteur victime d'un accident complexe, devenu ■■■

piéton lors du choc ayant occasionné son dommage mais juridiquement demeuré conducteur, puisque sa qualité initiale ne peut pas changer au cours d'un accident complexe.

L'indemnisation du piéton-conducteur

L'arrêt rendu le 1^{er} juillet 2010 ne remet pas en cause les règles habituelles d'évaluation du droit à indemnisation d'un conducteur victime. Depuis l'arrêt de la chambre mixte rendu en 1997, la Cour de cassation maintient une exigence de causalité entre la faute du conducteur et son dommage. C'est d'ailleurs cette exigence qui avait conduit en 2007 l'assemblée plénière de la Cour de cassation à exiger la preuve d'un lien de causalité entre l'état d'alcoolémie du conducteur et la réalisation de son dommage (Cass. ass. plén., 6 avr. 2007 JCP éd. G. 2007 II, 10 078, note Jourdain). Par conséquent, à l'occasion d'un accident complexe, il ne suffira pas de constater qu'un piéton ait pu conserver, le cas échéant, la qualité de conducteur pour lui opposer systématiquement une limitation ou une exclusion de son

À l'occasion d'un accident complexe, il ne suffira pas de constater qu'un piéton ait pu conserver la qualité de conducteur pour lui opposer une limitation ou exclusion de son droit à indemnisation.

droit à indemnisation, en cas de faute de conduite notamment. Il faut rechercher au gré des configurations accidentelles ce que le Pr. Jourdain nomme « un lien de causalité entre la conduite du véhicule et le dommage subi par la victime en qualité de piéton » (note P. Jourdain sous Civ. 2^e, 1^{er} juillet 2010, RTD Civ. 2010, p. 792). De son côté, le Pr Groutel semble opter pour la négation systématique de ce lien de causalité, car la survivance de la victime au premier choc démontrerait *de facto* l'absence de causalité entre sa faute commise en qualité de conducteur et son dommage corporel, survenu en qualité de piéton, à l'occasion d'un second choc (note H. Groutel sous Civ. 2^e, 1^{er} juill. 2010 resp. civ. et ass. 2010 comm. 251). Il restera à faire le départ entre la

« conduite causale » et celle qui ne l'est pas au titre du dommage subi par la victime en qualité de piéton. Et l'on peut augurer qu'au gré des circonstances factuelles, cela ne sera pas chose aisée...

Mais il semble que la Cour de cassation recherche un équilibre entre le sort des victimes ayant la qualité de conducteur, si bien que cette qualité sera probablement décernée au cas par cas pour sanctionner ou non le conducteur fautif, lui-même blessé dans l'accident complexe en qualité de piéton. On peut supposer ainsi que le conducteur blessé en qualité de piéton, après avoir principalement causé l'accident global sous l'empire d'un état alcoolique et/ou de stupéfiants, conservera la qualité de conducteur. ■



488 pages - **55 € TTC**

MANUEL DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE

Toute la technique et la pratique de l'assurance automobile.

- Un ouvrage complet qui traite **de la souscription du contrat au règlement des sinistres** matériels et corporels.
- Les spécificités techniques et juridiques liées au droit à indemnisation des victimes d'accidents de la circulation et des recours en contribution, analysées à la lumière de la **jurisprudence récente**.
- **De nombreux exemples** pratiques et chiffrés, des tableaux synthétiques illustrent les propos

Pour commander : www.largusdelassurance.com [onglet édition]

L'ARGUS EDITIONS
de l'assurance