

L'indemnisation automatique des « usagers faibles » dans la jurisprudence de la Cour de cassation (2000-2007)

Pierre JADOUL

Chargé d'enseignement et directeur des recyclages aux F.U.S.L.
Avocat au barreau de Bruxelles

et

Cédric EYBEN

Assistant aux F.U.S.L. et à l'U.C.L.
Avocat au barreau de Bruxelles

INTRODUCTION

À proprement parler, le droit de la responsabilité naît avec le Code civil¹. Au titre des « engagements qui se forment sans convention », il énonce à l'époque en cinq articles les principes classiques qui se résument en quelques mots : faute, dommage et lien de causalité ou préjudice et réparation. L'examen de la jurisprudence du XIX^e siècle fait d'ailleurs apparaître un contentieux relativement faible en la matière.

Un vocable va toutefois faire recette : la faute. N'ayant fait l'objet d'aucune définition par le législateur, elle sera déclinée sous diverses facettes : faiblesse, imprudence, impéritie ou encore négligence.

L'évolution économique et sociale et le développement du machinisme vont toutefois largement contribuer à transformer le droit de la responsabilité. La notion de risque apparaît pour les accidents causés dans les grandes entreprises. La voie vers la responsabilité objective, consacrée dans un premier temps à propos des accidents du travail, est ouverte.

En France, le professeur Tunc allait l'emprunter à propos du délicat problème de l'indemnisation des victimes des accidents de la circulation, réglé depuis lors par la loi dite « Badinter » du 5 juillet 1985².

Le législateur belge devait suivre : la loi du 30 mars 1994 portant des dispositions sociales a en effet inséré un article *29bis* organisant un régime d'indemnisation « automatique » de certaines victimes d'accidents dans la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs³. La loi du 13 avril 1995 remplaçant l'article *29bis* et abrogeant l'article *29ter* inséré par la loi du 30 mars 1994 a ultérieurement eu pour objectif

¹ J.-L. GAZZANIGA, *Introduction historique au droit des obligations*, P.U.F., 1992, spéc. pp. 253-275.

² Y. LAMBERT-FAIVRE, « L'évolution de la responsabilité civile d'une dette de responsabilité à une créance d'indemnisation », *Rev. trim. dr. civ.*, 1987, pp. 1-17.

³ Loi du 30 mars 1994 portant des dispositions sociales, art. 45, *M.B.*, 31 mars 1994, vig. 1^{er} janvier 1995.

de corriger les imprécisions et de résoudre les ambiguïtés apparues dans la première copie du législateur⁴. Enfin, la loi du 19 janvier 2001 modifiant diverses dispositions relatives au régime d'indemnisation automatique des usagers de la route les plus vulnérables et des passagers de véhicules⁵ a parachevé le travail⁶.

La présente étude sera l'occasion de procéder à un « tour d'horizon » de la jurisprudence de notre Cour suprême en matière d'indemnisation des usagers faibles⁷. Nous laisserons toutefois de côté les arrêts rendus en matière de recours⁸ ainsi que ceux relatifs à la faute inexcusable⁹.

Nous examinerons successivement la nature de l'article 29bis (chapitre 1), ses conditions d'application (chapitre 2), son articulation avec le droit commun de la responsabilité civile (chapitre 3), sa qualification (chapitre 4) et, enfin, les difficultés soulevées par l'absence d'application rétroactive des modifications successives du texte (chapitre 5).

Chapitre 1. La nature du texte

« L'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, édicté pour la protection de certaines victimes d'accidents de la circulation dans lesquels est impliqué un véhicule automoteur, ou de leurs ayants droit, ainsi que pour alléger les charges de l'I.N.A.M.I., relève de l'ordre public ».

Cass., 2^e ch. F, 17 mai 2000, *Pas.*, 2000, I, p. 914.

⁴ Loi du 13 avril 1995 modifiant l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, *M.B.*, 27 juin 1995. vig. 1^{er} juillet 1995.

⁵ Loi du 19 janvier 2001 modifiant l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, *M.B.* 21 février 2001. vig. 3 mars 2001.

⁶ Pour un tableau synoptique de l'évolution de l'article 29bis, voir : P. JADOUL et B. DUBUISSON (dir.), *L'indemnisation des usagers faibles de la route*, Bruxelles, Larcier, coll. Les dossiers du Journal des tribunaux, n° 35, 2002, pp. 235-240.

⁷ Nous veillerons, dans nos références, à renvoyer par principe à la *Pasicrisie* lorsque cela est possible et, le cas échéant, aux revues qui ont publié ces arrêts avec un commentaire doctrinal, sans toutefois préciser, pour chaque arrêt, toutes les autres publications dont ils ont pu faire l'objet.

⁸ Trois arrêts ont été rendus sur le recours subrogatoire : Cass., 6 octobre 2005, *Pas.*, 2005, I, p.1852; *R.D.C.* 2006, p. 249, note I. BOONE, « Het verhaalsrecht van de verzekeraar van het betrokken motorrijtuig wanneer de schade mede door de fout van het slachtoffer is veroorzaakt »; Cass., 3 janvier 2006, *N.j.W.* 2007, p. 32, note G. JOCQUE, « Burgelijke partijstelling door W.A.M.-verzekeraar voor strafrechter » ; *Pas.* 2006, I, p. 8; Cass., 2 avril 2007, *CRA-VAV*, 2007, p. 237 et note J. MUYLDERMANS. Sur la question des recours, voy. I. BOONE et G. JOCQUE, « Het verhaal van de W.A.M.-verzekeraar voor zijn uitgaven op grond van artikel 29bis W.A.M. », *CRA-VAV*, 2005, pp. 83-96.

⁹ Au cours de la période examinée, la Cour de cassation a prononcé quatre arrêts à propos de la faute *inexcusable* visée à l'article 29bis, § 1^{er}, alinéa 6, de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs (Cass., 3 mai 2001, *Pas.*, 2001, I, p. 762 ; Cass., 2 septembre 2005, *Pas.*, 2005, I, p. 1537 ; Cass., 10 mars 2006, *Pas.*, 2006, I, p. 588 ; Cass., 18 juin 2007, *J.L.M.B.*, 2007, p. 1694). Procéder à une analyse de ces décisions est toutefois dépourvu d'intérêt depuis la modification législative intervenue en 2001 qui a entraîné l'abrogation du concept de faute inexcusable. Le législateur a en effet limité l'exclusion de l'indemnisation automatique de la victime au seul cas de la faute intentionnelle commise par la victime âgée de plus de 14 ans (Voir à ce propos : N. ESTIENNE, « La nouvelle réforme du régime d'indemnisation automatique des usagers faibles de la route », *R.G.A.R.*, 2001, n° 13392 ; D. de CALLATAÏ et N. ESTIENNE, « De la faute inexcusable à la faute intentionnelle », in *L'indemnisation des usagers faibles de la route*, *op. cit.*, pp. 101-138).

Un accident de la circulation intervient à l'occasion de la reconnaissance du parcours d'un rallye automobile¹⁰, à savoir les « Boucles de Spa », par différents concurrents. Plus précisément, le copilote impliqué dans un accident quitte le véhicule dans lequel il avait pris place au motif qu'il s'attend à l'arrivée d'un autre concurrent ... qui ne pourra cependant l'éviter.

Une clause d'abandon de recours concernant tous dommages subis au cours de l'épreuve, en ce compris lors des entraînements, reconnaissances et tests, a été signée par tous les pilotes et copilotes au moment de leur engagement.

Se prévalant de cet abandon de recours, l'organisateur du rallye conclut au caractère irrecevable de la demande d'indemnisation formée par le copilote blessé dans l'accident litigieux. Le tribunal correctionnel de Verviers, statuant en degré d'appel, considère que cette clause d'abandon de recours n'est pas contraire à l'ordre public et peut donc être opposée au copilote concerné pour lui refuser l'indemnisation des lésions corporelles encourues à la suite d'un accident répondant aux conditions d'application de l'article 29bis. Elle est donc de nature à empêcher ledit copilote de se prévaloir du régime d'indemnisation instauré par cette disposition légale.

Saisie d'un pourvoi, la Cour de cassation va toutefois censurer cette décision en considérant que l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs relève de l'ordre public. Il régit en effet, « dans l'intérêt général, selon les conditions qu'il définit, l'indemnisation des dommages résultant des lésions corporelles ou du décès, causés à certaines victimes d'accidents de la circulation dans lesquels est impliqué un véhicule automoteur, ou aux ayants droit de pareilles victimes » et « constitue une disposition légale édictée pour la protection de ces victimes ou de leurs ayants droit ainsi que pour alléger les charges de l'I.N.A.M.I. ».

Il n'est aujourd'hui plus contesté que cette disposition légale, édictée pour la protection des victimes ou de leurs ayants droit, ainsi que pour alléger les charges de l'I.N.A.M.I., relève de l'ordre public.

En conséquence, une renonciation anticipée à son application est dépourvue d'effet.

Chapitre 2. Les conditions d'application du régime d'indemnisation

L'article 29bis, §1^{er} de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matières de véhicules automoteurs instaure un régime d'indemnisation « automatique » de ceux qu'on a coutume de rassembler sous le vocable d'usagers faibles « en cas d'accident de la circulation impliquant un ou plusieurs véhicules automoteurs ».

¹⁰ L'intérêt de la décision ne se situe toutefois pas au niveau de l'application de l'article 29bis aux accidents survenus lors de compétitions automobiles. À ce sujet, voir notamment : C. EYBEN, « L'accident de circulation, une définition risquée ou l'inapplication du régime d'indemnisation automatique aux accidents de compétition », in *L'indemnisation des usagers faibles de la route*, *op. cit.*, pp. 49-85 ; N. ESTIENNE, « Questions choisies en matière d'indemnisation des usagers faibles de la route », *R.G.A.R.*, 2004, n° 13894.

De façon classique, on considère que l'application de ce régime d'indemnisation est soumise à la réunion de trois conditions cumulatives (section 1), à savoir l'existence d'un « véhicule automoteur », la survenance d'un « accident de la circulation », et l'« implication » du susdit véhicule dans cet accident.

La jurisprudence de notre Cour suprême s'est ensuite prononcée, à plusieurs reprises, pour répondre à la question de savoir si le texte légal ne renfermait pas d'autres conditions, plus latentes ou implicites. Il s'agit de la condition d'usager faible (section 2) et de celle déduite de l'obligation de couvrir de l'assureur (section 3).

Section 1. Un accident de circulation impliquant un véhicule automoteur

§1. Un véhicule automoteur

« Un cyclomoteur de classe A est un véhicule automoteur visé à l'article 1^{er} de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs ».

Cass., 1^{er} ch. N, 10 avril 2003, *Pas.*, 2003, I, p. 778.

Procédant par renvoi, l'article 29bis, §3 dispose qu'il faut entendre par véhicule automoteur « tout véhicule visé à l'article 1^{er} de la présente loi ». Cette dernière disposition définit les véhicules automoteurs comme « les véhicules destinés à circuler sur le sol et qui peuvent être actionnés par une force mécanique sans être liés à une voie ferrée¹¹ », tout en précisant que « tout ce qui est attelé au véhicule est considéré comme en faisant partie ».

Le législateur a toutefois maintenu une exception, en excluant du champ d'application du régime d'indemnisation automatique « les fauteuils roulants automoteurs susceptibles d'être mis en circulation par une personne handicapée ».

En l'espèce, le tribunal de 1^{er} instance de Termonde, statuant en degré d'appel, avait fait droit à la demande d'indemnisation formulée par les ayants-droit du conducteur d'un cyclomoteur de classe A¹² à l'encontre de l'assureur R.C. couvrant l'autre véhicule impliqué dans l'accident survenu. Bien qu'aucune faute n'ait été établie dans le chef du conducteur de cet autre véhicule, l'assureur RC se

¹¹ Bien qu'exclus de la définition de véhicule automoteur reproduite, les véhicules liés à une voie ferrée ont néanmoins été expressément intégrés dans le champ d'application du régime d'indemnisation automatique de l'article 29bis lors de l'insertion dans cette disposition légale d'un nouvel alinéa 2 par la loi du 19 janvier 2001 modifiant l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs (*Mon. b.*, 21 février 2001). Cette modification législative est intervenue à la suite de l'arrêt n°92/98 prononcé par la Cour d'arbitrage en date du 15 juillet 1998 (*J.L.M.B.*, 1999, p. 356). Sur cette question et les problèmes qu'elles suscitent encore à l'heure actuelle, voy. *infra*, chapitre 5, section 2.

¹² Le cyclomoteur de classe A est défini par l'article 2.17 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière comme « tout véhicule à deux ou trois roues équipé d'un moteur à combustion interne d'une cylindrée n'excédant pas 50 cm³ ou d'un moteur électrique et qui ne peut, par construction et par la seule puissance de son moteur, dépasser sur une route en palier la vitesse de 25 km à l'heure ».

voyait ainsi condamné à payer différents montants, au motif qu'ils n'avaient pas été contestés par ledit assureur¹³.

Saisie d'un pourvoi basé notamment sur l'article 29bis, §2 qui exclut le conducteur d'un véhicule automoteur et ses ayants-droit de la catégorie des « usagers faibles », la Cour de cassation a été amenée à préciser la notion de véhicule automoteur.

Pour ce faire, elle a bien évidemment égard à la définition légale des véhicules automoteurs insérée à l'article 1^{er} de la loi du 21 novembre relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, mais également à celle de cyclomoteur figurant dans la même disposition.

Celle-ci définit les cyclomoteurs comme « les véhicules automoteurs ainsi dénommés par le règlement général sur la police de la circulation routière ». L'article 2.17¹⁴ de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière range expressément le cyclomoteur de classe A parmi les cyclomoteurs¹⁵.

En conséquence, la Cour de cassation considère :

« Attendu qu'après avoir constaté que A. V.L. conduisait un cyclomoteur de classe A au moment de l'accident et que les défendeurs sont ses ayants droit, le jugement attaqué ne pouvait décider légalement que, conformément à l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989, la demanderesse est tenue à l'indemnisation du dommage subi par les défendeurs en raison du décès de A. V.L. ».

Ni le conducteur d'un cyclomoteur, même de classe A, ni ses ayants droit ne peuvent donc se prévaloir de l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs afin d'obtenir de l'assureur du propriétaire, du conducteur ou du détenteur d'un autre véhicule impliqué dans l'accident la réparation du dommage résultant de lésions corporelles ou du décès du conducteur du cyclomoteur¹⁶.

§2. Un accident de la circulation

A. Notion

« Le jugement qui constate que la victime, assise à l'arrière d'un véhicule automoteur circulant sur une voie publique, fût frappée à la colonne vertébrale par une balle perdue qui traversa la carrosserie du véhicule au cours d'un échange de coups de feu entre des truands et des agents de la force publique, et qui considère que le véhicule fût confronté, dans la circulation, à un objet insolite qui endommagea et blessa l'un de ses occupants, a

¹³ Le jugement, statuant sous l'empire du libellé de l'article 29bis antérieure à la modification législative du 19 janvier 2001, constatait en outre qu'aucune faute inexcusable n'était établie dans le chef du conducteur du cyclomoteur de classe A.

¹⁴ Il s'agissait de l'article 2.16 avant la renumérotation effectuée par l'arrêté royal du 16 juillet 1997 modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière (*Mon. b.*, 31 juillet 1997).

¹⁵ On relèvera au passage qu'il en va de même des trottinettes électriques, voy. Pol. Bruges, 22 décembre 2004, *Bull. ass.*, 2005, p. 515 et note P. GRAULUS, « Een elektrisch aangedreven step is geen speedoeg ».

¹⁶ Voy. C.A., 23 janvier 2002, *R.G.A.R.*, 2002, n°13.520.

pu déduire légalement que le dommage était dû à un accident lié à la circulation sur la voie publique au sens de l'article 29bis, §1^{er}, alinéa 1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989 ».

Cass., 1^o ch. F, 9 janvier 2004, *Pas.*, 2004, I, p. 34 avec concl. Th., WERQUIN ; *T. Strafr.*, 2004, p. 358, note G. JOCQUE, « Artikel 29bis WAM 89 : verdwaalde kogels op de openbare weg en schade door weerkaasting ».

D'aucuns ont regretté que le législateur n'ait pas pris la peine de définir le concept d'« accident de la circulation », pourtant essentielle dans la détermination du champ d'application de l'article 29bis¹⁷.

Celui-ci n'a cependant pas le monopole de l'utilisation de la notion d'« accident de la circulation ». Celle-ci avait déjà été utilisée par le législateur à l'article 601bis du Code judiciaire, inséré par l'article 36 de la loi du 11 juillet 1994 relative aux tribunaux de police et portant certaines dispositions relatives à l'accélération et à la modernisation de la justice pénale¹⁸ et par l'article 138, 6^obis du Code d'instruction criminelle remplacé par la loi du 7 février 2003 portant diverses dispositions en matière de sécurité routière¹⁹. Cette disposition a transféré aux tribunaux de police la compétence exclusive²⁰ de trancher « toute demande relative à la réparation d'un dommage résultant d'un accident de la circulation, même si celui-ci est survenu dans un lieu qui n'est pas accessible au public »²¹.

Tous les observateurs s'accordent cependant pour considérer que la notion de circulation a été interprétée de manière large par la jurisprudence²² et la doctrine²³.

Quant au concept d'« accident de la circulation » utilisé dans l'article 29bis, s'il n'est pas contestable qu'il a un sens plus restreint que celui visé dans l'article 601bis du Code judiciaire²⁴, le

¹⁷ Th. PAPART, « Champ d'application de l'article 29bis : véhicule automoteur, accident de la circulation, implication : essai de définition », in *L'indemnisation des usagers faibles de la route*, *op. cit.*, p. 91.

¹⁸ *Mon. b.*, 21 juillet 1994.

¹⁹ *Mon. b.*, 25 février 2003.

²⁰ Cass., 27 février 1997, *J.L.M.B.*, 1997, p. 412 ; *J.T.*, 1997, p. 434 ; *Bull. ass.*, 1997, p. 298.

²¹ À propos de cette attribution de compétence aux tribunaux de police, voir notamment : G. CLOSSET-MARCHAL, « Les compétences civiles des tribunaux de police : questions de compétence et de procédure », *J.J.P.*, 1995, pp. 207-2147 ; N. SIMAR et J. TINANT, « La réforme des tribunaux de police : le cadre légal », *Dr. circ.*, 1996, pp. 2-36 ; A. DEBRULE, « La loi du 11 juillet 1994, relative aux tribunaux de police, section civile », *J.L.M.B.*, 1996, pp. 56-65 ; O. KLEES, « La loi du 11 juillet 1994 relative aux tribunaux de police », *J.T.*, 1994, pp. 785-786. Plus près de nous, voy. S. UHLIG, « Questions actuelles en matière de compétence » in H. BOULARBAH (coord.), *Actualité et développements récents en droit judiciaire*, Formation permanente-CUP, Bruxelles, Larcier, 2004, Vol. 03, pp. 9 et sv. ; R. VAN GYSEL et E. NAUWELAERTS, « De Bevoegdheid van de Politierichtbank inzake verkeer », *CRA-VAV*, 2006, pp. 672-680.

²² Voir les décisions citées par H. de STEXHE, « Compétence et procédure », in *L'indemnisation des usagers faibles de la route*, *op. cit.*, p. 23, ainsi que par Th. PAPART, « Se déplacer sans circuler : impossible n'est pas belge ... », note sous Trib. arr. Bruxelles, 25 juin 2001, *J.L.M.B.*, 2001, p. 1364.

²³ Th. PAPART, « Accident de la circulation : nouvelle auberge espagnole juridique », note sous Civ. Charleroi, 7 mars 2003, *J.L.M.B.*, 2004, p. 132.

²⁴ Voir à ce sujet : C. EYBEN, « L'accident de circulation, une définition risquée ou l'inapplication du régime d'indemnisation automatique aux accidents de compétition », in *L'indemnisation des usagers faibles de la route*, *op. cit.*, p. 85.

même constat s'impose : la doctrine²⁵ prône manifestement une interprétation extensive de l'expression ... et la jurisprudence n'a guère de scrupule à la suivre sur cette voie²⁶.

L'affaire Mélissa en est la preuve manifeste.

En l'espèce, la petite Mélissa, assise à l'arrière du véhicule conduit par sa maman, a été atteinte à la colonne vertébrale par une balle perdue dans le cadre d'une fusillade opposant des agents de la force publique aux auteurs d'un hold-up.

Dans le cadre de la demande d'indemnisation dirigée par la victime contre l'assureur R.C. du véhicule dans lequel celle-ci se trouvait, le tribunal de police de Bruxelles a saisi d'office le tribunal d'arrondissement en estimant que le litige ne relevait pas de sa compétence *ratione materiae* telle que prévue par l'article 601bis du Code judiciaire.

Le tribunal considérait en effet :

« Attendu que ce n'est pas parce que Mélissa M. se trouvait, au moment où la balle perdue l'a touchée, dans la voiture de sa mère (notion d'implication du véhicule Seat, assuré auprès de la défenderesse) que la petite Mélissa ait nécessairement été victime d'un accident de la circulation »²⁷.

Par jugement du 2 mars 1998, le tribunal d'arrondissement confirmait la compétence du tribunal de police pour connaître du litige au regard de l'article 601bis du Code judiciaire.

Le tribunal de police de Bruxelles refusa cependant de faire droit à la demande d'indemnisation dont il était saisi au motif que les blessures encourues n'étaient pas, à son estime, les résultantes d'un accident de la circulation tel que défini par l'article 29bis²⁸.

Cette décision fut toutefois réformée en degré d'appel par le tribunal de 1^o instance de Bruxelles, lequel rejeta l'argumentation de l'assureur R.C. fondée sur l'absence de lien causal avec un « fait de circulation » en considérant :

« Attendu cependant que le texte de l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 n'exige ni la preuve d'une infraction, ni que l'accident soit imputable à un véhicule automoteur, ni a fortiori à un véhicule automoteur en mouvement ;
Qu'aux termes de l'article 29bis de la loi, il faut, mais il suffit que l'accident soit lié à la circulation sur la voie publique ... »²⁹.

²⁵ D. de CALLATAÏ et N. ESTIENNE, « Le point sur l'indemnisation automatique des usagers faibles de la route », in M. HOUBEN (dir.), *Développements récents du droit des accidents de la circulation*, C.U.P., janvier 2002, n° 52, p. 132 ; Th. PAPART, « Les difficiles limites de l'article 29bis... », note sous Liège, 16 septembre 2004, *J.L.M.B.*, 2005, p. 82.

²⁶ Voy. p.e. Pol. Bruxelles, 11 mars 2005, *CRA-VAV*, 2006, p. 703. Ne constitue toutefois pas un accident de la circulation l'explosion d'une bonbonne de gaz se trouvant dans un véhicule (Pol. Namur, 20 mars 2006, *CRA-VAV*, 2006, p. 704.

²⁷ Pol. Bruxelles, 3 novembre 1997, *J.J.P.*, 1998, p. 176.

²⁸ Pol. Bruxelles, 26 octobre 1998, *J.J.P.*, 1999, p. 187.

²⁹ Civ. Bruxelles, 30 novembre 2001, *R.G.A.R.*, n° 13602.

Pour le tribunal, l'accident survenu est effectivement lié à la circulation sur la voie publique, en ce sens que le véhicule fut confronté, dans la circulation, à un objet insolite – qui n'est pas différent de n'importe quel obstacle qu'aurait pu rencontrer un véhicule – qui a endommagé son habitacle et blessé l'un de ses occupants.

Le pourvoi formé par l'assureur R.C. contre ce jugement fut rejeté par l'arrêt commenté, prononcé sur conclusions conformes du Ministère public.

Dans ses conclusions, l'Avocat général Werquin soutenait³⁰ :

« Pour qu'il y ait accident de la circulation, il faut que l'accident se rattache à la circulation des véhicules. La notion de circulation doit être interprétée de façon très large.

...

Il résulte du critère d'accident de la circulation qu'il faut au moins l'un des véhicules ou l'une des parties qui circule au sens où l'on entend normalement ce terme.

...

Dès lors que la voiture de la demanderesse était en mouvement sur la voie publique lorsque l'accident se produisit, celui-ci se rattache à la circulation des véhicules. »

Notre Cour suprême s'est ralliée à cette acception large de la notion d'accident de la circulation en considérant que le jugement attaché a pu déduire que le dommage était dû à un « accident lié à la circulation sur la voie publique » de constatations portant :

- d'une part, sur le fait qu'un véhicule circulait et
- d'autre part, sur le fait qu'il fut confronté, dans la circulation, à un objet insolite qui endommagea et blessa l'un de ses occupants³¹.

B. L'accident d'exploitation

« Qu'il (= le jugement attaqué) considère qu'au moment de l'accident, le camion litigieux était manifestement utilisé dans une fonction d'exploitation, dès lors qu'il était accouplé à une finisseuse qui épandait du tarmac sur la chaussée ;

Qu'il ressort du contexte de cette énonciation que le jugement attaqué considère ainsi que, lors de la survenance de l'accident, le camion n'effectuait que des manœuvres liées à son utilisation en tant qu'« engin » et que les dommages n'ont pas été causés d'une manière qui est caractéristique des dommages provoqués par les véhicules automoteurs dans la circulation. »

Cass., 1^e ch. F, 5 décembre 2003, *Pas.*, 2003, I, p. 1966.

Un autre problème qui a surgi de l'application de l'article 29bis par les cours et tribunaux est celui des accidents d'exploitation qui sont à l'origine de dommages causés par des véhicules « outils »³²,

³⁰ *R.G.A.R.*, 2004, n° 13904.

³¹ Les accidents survenus sur l'eau ne sont bien entendus pas visés par l'article 29bis, voy. à ce sujet C.A., 21 décembre 2005, *CRA-VAV*, 2006, p. 684.

³² L'expression est utilisée par N. ESTIENNE, « Questions choisies en matière d'indemnisation des usagers faibles de la route », *R.G.A.R.*, 2004, n° 13894. Voy. aussi Cass., 6 janvier 2005, *CRA-VAV*, 2006, p. 361.

c'est-à-dire des véhicules utilisés comme engins de chantier ou comme engins agricoles. Dans quelle mesure, la fonction de déplacement du véhicule litigieux cède-t-elle le pas en faveur de son utilisation comme instrument de travail ?

L'arrêt annoté apporte quelques précisions à ce propos. En l'espèce, un ouvrier travaillait à la réfection d'une chaussée. Alors que la benne du camion était en position haute et que la manœuvre de descente était en cours, il a été électrocuté au moment où il a empoigné la main courante de la finisseuse, attachée à ce camion, qui éparpillait du tarmac sur la chaussée. L'accident a été provoqué par un arc électrique dû au rapprochement de la benne et d'une ligne à haute tension.

Le Tribunal de première instance de Neufchâteau, statuant en degré d'appel, avait débouté les héritiers de la victime et l'assureur-loi des demandes qu'ils avaient formées à l'encontre de l'assureur R.C. auto du propriétaire et du conducteur du véhicule à l'origine de l'accident en considérant que le camion assuré ne participait pas à la circulation, pour les motifs suivants :

- le camion, accouplé à une finisseuse qui éparpillait du tarmac sur la chaussée, était manifestement utilisé dans une fonction d'exploitation.
- ni la présence du chauffeur au volant du camion, ni la circonstance que la benne était en phase descendante au moment de l'accident, ne changent rien.

Dans son arrêt, la Cour de cassation se réfère à la jurisprudence de la Cour de justice Bénélux, aux termes de laquelle :

« lorsqu'en se déplaçant sur une voie publique ou un terrain au sens de l'article 2, paragraphe dernier desdites dispositions communes (= Dispositions communes annexées à la Convention Bénélux du 24 mai 1966), le véhicule automoteur cause des dommages d'une manière qui est caractéristique des dommages provoqués par les véhicules automoteurs dans la circulation, le fait de l'utilisation concomitante du véhicule automoteur comme engin ... ne saurait empêcher de considérer que les dommages ont été causés dans la circulation ; que, cependant, il n'y a pas lieu de décider que tel est le cas lorsque les déplacements du véhicule automoteur ne peuvent raisonnablement être envisagés que comme une partie des manœuvres liées à l'utilisation du véhicule automoteur en tant qu'« engin » et que les dommages n'ont pas été causés d'une manière qui, pour le reste, est caractéristique des dommages provoqués par les véhicules automoteurs dans la circulation. »

Elle rejette dès lors le pourvoi en considérant que le jugement a quo a pu légalement décider que le camion litigieux ne participait pas à la circulation des constatations de fait qu'il énonce, à savoir :

- le camion n'effectuait que des manœuvres liées à son utilisation en tant qu'engin ;
- les dommages n'ont pas été causés d'une manière qui est caractéristique des dommages provoqués par les véhicules automoteurs dans la circulation.

L'exclusion du véhicule « outil » du champ d'application de l'article 29bis paraît donc certaine, à tout le moins lorsque celui-ci ne fait qu'effectuer des manœuvres en tant qu'engin³³.

³³ Pour quelques illustrations, voy. Trib. Arr. Verviers, 7 mars 2003, *J.L.M.B.*, 2003, p. 602 ; Pol. Charleroi, 25 mai 2004, *R.G.A.R.*, 2005, n° 14.059 ; Civ. Tournai, 27 février 2006, *Bull. ass.*, 2007, p. 337 ; Civ. Marche-en-Famenne, 10 avril 2006, *CRA-VAV*, 2007, p. 98 ; Pol. Mons, 22 mai 2007, *CRA-VAV*, 2007, p. 381.

C. L'accident de compétition

« Een verkeersongeval in de zin van artikel 29bis WAM-Wet zoals zij van toepassing was na de wijziging bij wet van 13 april 1995 en voor de wijziging bij wet van 19 juni (err. januari) 2001, is het ongeval dat zich voordoet op de openbare weg en op de terreinen, zij het privé, die toegankelijk zijn voor het publiek of slechts voor een zeker aantal personen die het recht hebben om er te komen.

Krachtens die bepaling kan de wet ook toepasselijk zijn op ongevallen die zich voordoen op privé-terreinen mits zij toegankelijk zijn voor een aantal personen die het recht hebben erop te komen.

Het onderdeel dat er algemeen van uitgaat dat de vergoedingsregeling voorzien in artikel 29bis niet van toepassing is op verkeersongevallen op privé-terreinen, faalt derhalve naar recht ».

Cass., 1e ch. N, 13 avril 2007, *R.D.C.*, 2007, p. 797 et note C. VAN SCHOU BROECK, « De verzekeraar moet bewijzen dat aan de voorwaarden van de uitsluiting van dekking is voldaan ».

L'article 29bis peut-il être invoqué par le co-pilote ou le spectateur blessé lors d'une compétition de rallye ou de motocross ? S'agit-il d'un accident de circulation au sens où l'entend cette disposition ? Le véhicule de course est-il utilisé comme instrument de déplacement ou, à l'instar des véhicules outils, faut-il convenir qu'il est utilisé, durant la compétition, dans une fonction spécifique, comme instrument d'un jeu sportif ou d'un spectacle ? La question est controversée en doctrine et en jurisprudence.

Une partie de la doctrine³⁴ et de la jurisprudence³⁵ estime qu'il n'y a pas lieu de faire de distinction entre l'accident survenu dans la circulation et l'accident survenu au cours d'une compétition.

D'autres considèrent, tant en doctrine³⁶ qu'en jurisprudence³⁷, qu'un tel accident ne peut être qualifié d'accident de circulation au sens où l'on entend ce terme dans l'article 29bis.

³⁴ J.-F. VAN DROOGHENBROECK, « L'indemnisation automatique des usagers faibles de la route : une émancipation difficile », in *Les indemnisations sans égard à la responsabilité civile*, Actes du colloque organisé à l'U.L.B. le 26 octobre 1999, Bruxelles, Kluwer, 2001, p. 38 ; N. ESTIENNE, « Questions choisies en matière d'indemnisation des usagers faibles de la route », *op. cit.*, n° 13894/7 ; P. ALLARY, « Artikel 29bis W.A.M. 1989 : toepassing de lege lata op ongevallen tijdens snelheids-, regelmatigheids-, behendigheidssritten of – wedstrijden », *Bull. ass.*, 2007, p. 381.

³⁵ Civ. Neufchâteau, 23 février 2000, *R.R.D.*, 2000, p. 201 ; Pol. Turnhout, 14 novembre 2000, *R.W.*, 2001-2002, p. 609 (réformé toutefois par Civ. Turnhout, 15 février 2000, inéd., R.G. n° 01A45-A, citée par N. ESTIENNE, *op. cit.*, n° 13894/6, verso) ; Pol. Huy, 6 décembre 2001, *R.G.A.R.*, 2003, n° 13716/1.

³⁶ J.-L. FAGNART, « L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation après la réforme bâclée du 30 mars 1994 », *R.G.A.R.*, 1994, F.12388 ; C. EYBEN, « L'accident de circulation, une définition risquée ou l'inapplication du régime d'indemnisation automatique aux accidents de compétition » in *L'indemnisation des usagers faibles de la route*, *op. cit.*, pp. 49-85 ; B. CEULEMANS & Th. PAPART, *Vade mecum du tribunal de police*, Kluwer, 2004, p. 183 ; E. MONTERO et R. MARCHETTI, « La responsabilité civile dans le domaine du sport » à paraître in J.-L. FAGNART (dir.), *Responsabilités. Traité théorique et pratique*, Kluwer.

³⁷ Civ. Verviers, 21 juin 2000, *Dr. circ.*, 2002, p. 121, *J.J.P.*, 2003, p. 189 ; Civ. Charleroi, 19 décembre 2001, *J.L.M.B.*, 2003, p. 593 ; Pol. Verviers, 21 octobre 2002, inéd., R.G. n° 01A23, 01A39 et 02A233, citée par N. ESTIENNE, *op. cit.*, n° 13894⁶ (verso) ; Civ. Verviers, 3 mars 2004, *Bull. ass.*, 2007, p. 427 ; Pol. Audenaerde, 13 décembre 2004, *CRA-VAV*, 2005, p. 111, *J.J.P.*, 2006, p. 222 ; Civ. Bruxelles, 9 janvier 2006, *J.J.P.*, 2006, p. 217 confirmant Pol. Bruxelles, 30 octobre 2003, inéd., R.G. n° 98A16570, citée par N. ESTIENNE, *op. cit.*, n° 13894/6 (verso) ; Pol. Verviers, 18 janvier 2007, *CRA-VAV*, 2007, p. 414.

Par une décision longuement motivée, le tribunal de première instance de Bruxelles, dans un jugement du 9 janvier 2006, a résumé les arguments de chaque tendance avant de donner raison à la seconde et partant, de refuser d'appliquer l'article 29bis à un preneur de son de la R.T.B.F., heurté par une voiture de rallye suite à une sortie de route, lors du rallye de Sombreffe³⁸.

Un pourvoi a été formé contre ce jugement. Notre Cour suprême devrait donc prochainement se prononcer définitivement sur cette question³⁹.

N'est-ce toutefois pas déjà fait ? Une lecture trop rapide d'un arrêt rendu par la Cour de cassation le 13 avril 2007 pourrait le laisser croire, à tort selon nous.

Les faits concernaient un accident, survenu le 7 septembre 1997, lors d'un concours GPS de 4x4, se déroulant sur un terrain « off road », comprenant des épreuves sportives et d'agilité. Un participant, probablement un copilote, se blessa et agit en réparation contre son assureur en invoquant l'article 29bis.

L'assureur souleva l'exclusion prévue à l'article 8 de l'A.R. du 14 décembre 1992 contenant le contrat-type⁴⁰, conformément aux articles 4, §2⁴¹, et 8⁴² de la loi du 21 novembre 1989.

Le litige se meut principalement autour d'une question que nous n'aborderons pas : celle de la charge de la preuve de cette cause d'exclusion. Le premier juge, confirmé en degré d'appel, considéra, conformément à l'article 1315, alinéa 2, du Code civil, que l'assureur qui se prétend libéré en invoquant une cause d'exclusion doit démontrer que le sinistre survenu entre dans les prévisions de cette clause. En l'espèce, il incombait donc à l'assureur de faire la preuve que la compétition n'aurait pas été autorisée par le bourgmestre et que les organisateurs n'auraient pas souscrit une assurance spéciale. La Cour cassation rejettera le pourvoi formé à l'encontre de cette motivation⁴³.

Dans un deuxième moyen, le pourvoi reprochait au jugement d'appel attaqué d'avoir appliqué l'article 29bis à un accident survenu dans un lieu privé en se fondant sur l'article 29bis tel que modifié par la loi du 19 janvier 2001 pour prévoir expressément qu'il vise tout accident de la circulation survenant « aux endroits visés à l'article 2, § 1^{er} », et non la version applicable à l'espèce, telle que modifiée par la loi du 13 mars 1995, qui ne contient pas cette précision.

³⁸ Civ. Bruxelles, 9 janvier 2006, *J.J.P.*, 2006, p. 217.

³⁹ Selon nos informations, la Cour de cassation devrait connaître de cette affaire lors d'une audience fixée le 25 janvier 2008.

⁴⁰ L'article 8, 4° du contrat-type dispose que « sont exclus de l'assurance les dommages découlant de la participation du véhicule assuré à des courses ou concours de vitesse, de régularité ou d'adresse autorisés ».

⁴¹ L'article 4, §2 de la loi du 21 novembre 1989 précise que « peuvent être exclus de l'assurance, les dommages qui découlent de la participation du véhicule à des courses ou concours de vitesse, de régularité ou d'adresse autorisés conformément à l'article 8 ».

⁴² L'article 8 énonce que « l'organisation de courses ou de concours de vitesse, de régularité ou d'adresse au moyen de véhicules automoteurs est soumise à une autorisation délivrée par une autorité, désignée par le Roi, qui a pour mission de constater qu'une assurance spéciale répondant aux dispositions de la présente loi, couvre la responsabilité civile des organisateurs et des personnes visées à l'article 3, §1 ».

⁴³ Voy. C. VAN SCHOU BROECK, « De verzekeraar moet bewijzen dat aan de voorwaarden van de uitsluiting van dekking is voldaan », note sous Cass., 13 avril 2007, *R.D.C.*, 2007, p. 802. Nous nous demandons toutefois si la preuve à rapporter par l'assureur ne devrait pas être celle de l'autorisation de la compétition afin précisément de justifier de l'exclusion du risque. Adde P. HENRY, « La preuve en matière d'assurance », *Bull. ass.*, 2007, p. 271.

La Cour rejeta le pourvoi au motif que le moyen manque en droit.

Faut-il en déduire que l'article 29bis est applicable aux accidents de compétition ? Cette conclusion serait prématurée. En effet, la notion d'accident de la circulation est tributaire non de la localisation du risque, mais de la nature de celui-ci. Comme l'écrivent E. Montero et R. Marchetti, « il est inexact de déduire du lieu où se produit l'accident l'existence d'un accident de la circulation. En procédant de la sorte, (on) confond en fait le lieu de l'accident avec la notion d'accident de la circulation »⁴⁴.

Reste donc à savoir si l'accident qui survient au cours d'une compétition peut être rattaché à la notion même de « circulation ».

§3. L'implication

« Dans sa version applicable aux faits, l'article 29bis, §1^{er}, alinéa 1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs dispose que, à l'exception des dégâts matériels, tous les dommages résultant de lésions corporelles ou du décès, causés à toute victime d'un accident de la circulation ou à ses ayants droit, dans lequel est impliqué un véhicule automoteur, sont indemnisés par l'assureur qui couvre la responsabilité du propriétaire, du conducteur ou du détenteur de ce véhicule conformément à la loi ».

Cass., 1^{er} ch. F, 9 janvier 2004, *Pas.*, 2004, I, p. 34.

« Un véhicule est impliqué au sens de cette disposition légale (= article 29bis) lorsqu'il existe un lien quelconque entre le véhicule et l'accident. Il s'ensuit que l'existence d'un lien de causalité entre le véhicule et l'accident n'est pas requise pour que le véhicule soit un véhicule impliqué».

Cass., 3^e ch. N, 9 janvier 2006, *Pas.*, 2006, I, p. 87.

Nonobstant les réformes successives de l'article 29bis, le législateur s'est toujours abstenu de fournir une définition de la notion d'« implication » que l'on retrouve (également sans définition) à l'article 52.2 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière. À de multiples reprises⁴⁵, Monsieur Papart a souligné la volonté dudit

⁴⁴ Ces auteurs ne seront d'ailleurs pas surpris par l'arrêt commenté puisqu'ils écrivaient fort justement que : « « Dans la mesure où un accident survenant à l'occasion d'une compétition automobile ou motocycliste se produit la plupart du temps soit sur la voie publique fermée à la circulation soit sur un circuit fermé, c'est-à-dire sur un terrain non public mais ouvert à certaines personnes, cette condition de l'article 29bis nous paraît satisfaite. Ceci se déduit d'ailleurs de la jurisprudence de la Cour de cassation relative à la compétence du tribunal de police car la Cour considère le circuit de compétition automobile fermé mais accessible aux spectateurs comme un terrain non public mais ouvert à un certain nombre de personnes (Cass., 20 octobre 1998, *J.L.M.B.*, 1999, p. 143, *Dr. circ.*, 1999, p. 213, *R.G.A.R.*, 2000, n° 13248/1. Voy. aussi, Cass., 3 novembre 1998, *Pas.*, 1998, I, p. 1041, *T.A.V.W.*, 1998, p. 273, note L) ». (E. MONTERO et R. MARCHETTI, « La responsabilité civile dans le domaine du sport », précité). Voy. aussi C.A., 6 novembre 2002, *R.G.A.R.*, 2003, n° 13.761.

⁴⁵ Th. PAPART, « Champ d'application de l'article 29bis : véhicule automoteur, accident de la circulation, implication : essai de définition », in *L'indemnisation des usagers faibles de la route*, *op. cit.*, p. 95 ; Th. PAPART, « Implication du véhicule au sens de l'article 29bis... », note sous Civ. Mons, 19 décembre 2001, *J.L.M.B.*, 2002, p.

législateur de favoriser une interprétation large et mis en évidence les interventions de la doctrine⁴⁶ et de la jurisprudence dans le sens souhaité.

La reconnaissance de l'implication d'un véhicule n'est guère susceptible de poser problème lorsqu'un contact se produit entre la victime et un véhicule en mouvement.

Il n'y a pas lieu pour autant d'en déduire qu'un véhicule à l'arrêt, voire même en stationnement, ne peut pas être impliqué, ni qu'un contact soit requis pour entraîner l'implication d'un véhicule.

Selon les conclusions de l'Avocat général Werquin dans le cadre de l'affaire Mélissa déjà évoquée ci-dessus⁴⁷ :

« ... Le véhicule doit avoir été une condition nécessaire de l'accident.

Mais cette causalité est celle de l'accident, non du dommage. Il suffit que le véhicule ait eu une incidence sur son déroulement : que, sans le véhicule, l'accident n'ait pu être identique ».

Il y a dès lors lieu de vérifier si le dommage se serait produit de la même manière si le véhicule n'avait pas été là où le dommage s'est produit⁴⁸.

Dans son arrêt du 9 janvier 2006, la Cour de cassation a été amenée à préciser la notion d'implication.

En l'espèce, un piéton se trouvait à côté de son véhicule, mal stationné, au moment où il a été renversé par un autre véhicule. Après ce choc, le piéton est entré en contact avec son propre véhicule.

Statuant en degré d'appel, le tribunal de 1^e instance de Bruxelles avait considéré que ce second contact, entre le piéton et son propre véhicule, ne suffisait pas à établir l'implication dudit véhicule dans la survenance de l'accident, même s'il était mal stationné. Pour le Tribunal, ce qui a été déterminant dans la survenance de l'accident, c'est la place où le piéton se trouvait au moment où il a été percuté par le premier véhicule. L'accident aurait pu se produire même en l'absence du véhicule du piéton. L'endroit où celui-ci se trouvait n'a dès lors pas d'importance⁴⁹.

La Cour de cassation a cassé cette décision en considérant que le tribunal avait eu recours à la notion de lien de causalité pour décider que le véhicule de la victime n'était pas impliqué parce qu'il n'était pas prouvé que sans sa présence l'accident aurait eu lieu.

1550 ; Th. PAPART, « Les difficiles limites de l'article 29bis... », note sous Liège, 16 septembre 2004, *J.L.M.B.*, 2005, p. 82 ; Th. PAPART, « l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 : au pays de nulle part », *J.J.P.*, 2006, p. 140.

⁴⁶ À ce propos, voir également : C. VAN SCHOU BROECK, « Overzicht van de rechtspraak inzake de vergoeding van verkeersslachtoffers op grond van artikel 29bis W.A.M.-Wet », in *Actuele aspecten van verkeersaansprakelijkheid*, Gent, Larcier, 1999, p. 335 ; *Contra* : R. VAN GYSEL & F. GLORIEUX, « Vijf jaar rechtspraak : artikel 29bis W.A.M. 1995-2000 », *T.A.V.W.*, 2000, p. 174.

⁴⁷ Dans cette affaire, le jugement *a quo* avait toutefois constaté que l'assureur RC couvrant le véhicule ne contestait pas l'implication dudit véhicule dans l'accident litigieux.

⁴⁸ Pol. Liège, 20 septembre 2001, *R.G.A.R.*, 2002, n° 13652.

⁴⁹ *Comp. Civ. Mons*, 19 décembre 2001, *J.L.M.B.*, 2002, p. 1547.

Sans doute, la seule présence d'un véhicule au moment d'un accident de la circulation n'est-elle pas suffisante pour conclure à l'implication de ce véhicule dans l'accident. À l'inverse, l'existence d'un lien de causalité entre la présence du véhicule et l'accident n'est pas requise pour qu'un véhicule soit impliqué.

Il suffit donc qu'un lien quelconque entre le véhicule et l'accident existe, c'est-à-dire que la présence du véhicule ait un rapport avec la survenance de l'accident. Affirmer cela n'est évidemment pas de nature à mettre un terme à toute discussion à propos de la notion d'implication⁵⁰.

Section 2. La qualité de victime protégée

§1. La charge de la preuve

« Conformément à l'article 1315, alinéa 1^{er}, du Code civil, qui impose à celui qui réclame l'exécution d'une obligation de la prouver, la partie qui poursuit la réparation d'un dommage sur la base de l'article 29bis doit prouver que le sinistre répond au risque défini par cet article.

Il incombe, dès lors, à cette partie de faire la preuve qu'elle est une victime protégée par l'article 29bis et, partant, qu'elle n'est pas le conducteur d'un véhicule automoteur impliqué dans l'accident ou son ayant droit »

Cass., 1^e ch. F, 26 octobre 2007, inédit, RG C.06.0341.F/1, *Les Assurances Fédérales c/ R.F.*, <http://www.cass.be>.

En vertu de l'article 29bis, §2, on sait que le conducteur et ses ayants droit ne peuvent se prévaloir du régime d'indemnisation automatique.

Qu'advient-il lorsque, à la suite de l'accident, il n'est plus possible de savoir lequel des occupants conduisait le véhicule ? Songeons, par exemple, à l'hypothèse où tous les occupants ont péri dans l'accident après avoir été éjectés de l'habitacle sans qu'il soit possible de déduire de la position de leur dépouille lequel conduisait. Dans le doute, l'assureur du véhicule doit-il couvrir tous les occupants ou peut-il purement et simplement refuser d'indemniser ?

La question doit se résoudre par l'imputation du risque du défaut de preuve. Le doute subsistant à la suite de la production d'une preuve doit être retenu au détriment de celui qui avait la charge initiale de la preuve⁵¹. Dans cette hypothèse, qui de l'assureur ou de la victime devra rapporter la preuve de la qualité de conducteur ou, ce qui revient au même, de passager ?

⁵⁰ Voy. not. concernant la notion d'implication : Pol. Bruxelles, 11 septembre 2003, *Bull. ass.*, 2006, p. 221 et note Ph. FONTAINE ; Pol. Bruxelles, 26 avril 2004, *R.G.A.R.*, 2005, n° 14.051 ; Civ. Tournai, 21 mai 2004, *CRA-VAV*, 2005, p. 103 ; Civ. Malines, 15 juin 2004, *CRA-VAV*, 2005, p. 150 ; Pol. Malines, 20 octobre 2004, *CRA-VAV*, 2005, p. 151 ; Civ. Leuven, 26 novembre 2004, *CRA-VAV*, 2006, p. 356 ; Civ. Bruxelles, 27 janvier 2006, *R.G.A.R.*, 2007, n° 14.262 ; *CRA-VAV*, 2006, p. 702 ; Civ. Anvers, 23 octobre 2006, *Bull. ass.*, 2007, p. 209 ; Civ. Malines, 31 octobre 2006, *CRA-VAV*, 2007, p. 227 ; Civ. Bruxelles, 1^{er} mars 2007, *CRA-VAV*, 2007, p. 244 ; Pol. Charleroi, 22 mars 2007, *CRA-VAV*, 2007, p. 353 et note F. FERON ;

⁵¹ Cass., 17 septembre 1999, *Pas.*, 1999, I., p. 467.

Madame de Rode avait souligné, dès 1995, que « selon l'application normale du droit de la preuve », « il appartient à la victime de démontrer qu'elle appartenait aux catégories protégées »⁵².

Une décision de jurisprudence⁵³, approuvée par la doctrine⁵⁴, se prononça pourtant en sens contraire, en estimant qu'il incombe à l'assureur de démontrer la qualité de conducteur du demandeur à peine, dans le doute, de devoir indemniser tous les occupants.

Par la suite, d'autres décisions sont revenues à l'enseignement de Madame de Rode⁵⁵. Partant du principe que la qualité d'usager faible est une condition d'ouverture du droit d'indemnisation, il était décidé qu'il incombait à la victime de rapporter la preuve de sa qualité d'usager faible. Indirectement, cela revient à exiger la preuve du fait qu'elle ne conduisait pas au moment de l'accident. C'est cette dernière tendance que suivra la Cour de cassation dans son arrêt du 26 octobre 2007.

Le jugement attaqué, rendu le 18 novembre 2005, par le tribunal de première instance de Namur avait décidé qu'il appartenait à la compagnie d'assurance « de justifier l'exclusion de garantie qu'elle invoque, en établissant que M.K. était conducteur du véhicule au moment de l'accident ; en l'absence de preuve certaine que M.K. était le conducteur, eu égard à l'impossibilité de déterminer qui était conducteur du véhicule au moment de l'accident, (la compagnie d'assurance) ne rapporte pas la preuve que les conditions requises pour l'exclusion de garantie sont réunies et est par conséquent tenue d'indemniser (...) ».

La Cour de cassation accueille le pourvoi formé contre ce jugement et met ainsi en évidence, à côté des conditions classiques (accident de circulation, implication, véhicule automoteur), une condition supplémentaire du droit à l'indemnisation, déduite de la qualité de victime protégée, dont la preuve incombe au demandeur d'indemnisation. Ceci implique notamment que l'usager faible démontre qu'il ne conduisait pas le véhicule au moment de l'accident.

⁵² H. de RODE, « Limites du droit à l'indemnisation. Catégories de victimes, faute inexcusable » in B. DUBUISSON (dir.), *L'indemnisation automatique de certaines victimes d'accidents de la circulation*, Bruxelles-Louvain-la-Neuve, Bruylant-Académia, 1995, p. 80.

⁵³ Voy. Pol. Turnhout, 3 juin 1999, *D.C.J.*, 1999, p. 302 ; *R.W.*, 1999-2000, p. 1065 ; dans le même sens, Civ. Liège, 4 octobre 2006, *J.L.M.B.*, 2007, p. 1696.

⁵⁴ H. CLAASSENS et C. VAN SCHOU BROECK, « Verkeerskachtoffers bet beschermd met een hervormde aansprakelijkheid – verzekering inzake motorrijtuigen ? » in *Actualia Verzekeringen*, Anvers, Maklu, 2000, p. 269 ; B. DUBUISSON, « Questions diverses : l'application de la loi dans le temps et dans l'espace, le préjudice par répercussion, la situation du conducteur » in *L'indemnisation des usagers faibles de la route*, *op. cit.*, pp. 169 et sv. ; N. ESTIENNE et D. DE CALLATAY, « Le point sur l'indemnisation automatique des usagers faibles de la route après la loi du 19 janvier 2001 » in *Développements récents du droit des accidents de la circulation*, Formation permanente – CUP, 2002, vol. 52, pp. 141 et sv. ; R. VAN GYSEL et F. GLORIEUX, « Vijf jaar rechtspraak : artikel 29bis W.A.M. 1995-2000 », *op. cit.*, p. 171.

⁵⁵ Civ. Turnhout, 22 juin 2001, *inédit*, R.G. 99-1068 ; Civ. Charleroi, 25 octobre 2001, *inédit*, R.G. 99/A/4736 ; Pol. Bruges, 15 octobre 2002, *Bull. ass.*, 2003, p. 774 et note J. BOGAERT, « Artikel 29bis en de bewijst van het slachtoffer » ; Pol. Bruges, 17 février 2003, *C.R.A.*, 2004/3, p. 247. Pour un commentaires de ces décisions, voy. C. EYBEN, « L'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 : nouvelles conditions d'application et/ou exceptions ? », note sous Pol. Huy, 9 septembre 2004, pp. 135-136. *Adde* Civ. Hasselt, 15 février 2006, *Bull. ass.*, 2007, p. 330.

§2. La notion de conducteur

« Artikel 29bis WAM-Wet regelt in het algemeen belang en onder de daarin bepaalde voorwaarden, de vergoeding van de schade, voortvloeiend uit lichamelijke letsels of het overlijden veroorzaakt aan bepaalde slachtoffers van wegverkeersongevallen waarin een motorrijtuig is betrokken, of aan de rechthebbenden van dergelijke slachtoffers, met uitzondering van de bestuurder van elk van de betrokken motorrijtuigen.

Onder het begrip bestuurder moet verstaan worden, zoals beslist door het Benelux Gerechtshof in het arrest A/93/5 van 8 december 1994, r.o. 17, hij die het voertuig werkelijk en zelfstandig bestuurt en aldus in feite verantwoordelijk is voor het sturen.

De appelrechters die in feite vaststellen dat de verweerder op geen enkele wijze een invloed kon uitoefenen op het besturen van het voertuig, konden derhalve zonder schending van de aangevoerde wetsbepaling beslissen dat de verweerder geen bestuurder was in de zin van artikel 29bis WAM-Wet. Het onderdeel kan niet worden aangenomen ».

Cass., 1e ch. N, 13 avril 2007, R.D.C. 2007, p. 797 et note C. VAN SCHOUBROECK, « De verzekeraar moet bewijzen dat aan de voorwaarden van de uitsluiting van dekking is voldaan ».

Dans l'arrêt du 13 avril 2007, déjà commenté au sujet de la question de l'application de l'article 29bis aux accidents de compétition, la Cour eut également à se prononcer sur la notion de conducteur au sens de cette disposition.

Tirant parti de la qualité de « copilote-navigateur » de la victime, l'assureur prétendait qu'il fallait lui reconnaître la qualité de conducteur et, partant, constater qu'il ne pouvait prétendre au bénéfice du régime d'indemnisation automatique.

Pour y parvenir, l'assureur défendait une définition très large de la notion de conducteur comprise comme incluant « diegenen die in de concrete feitelijke omstandigheden door bepaalde handelingen uit te voeren meesterschap over het motorrijtuig kan uitoefenen en door wie het motorrijtuig kinetisch energie kan ontwikkelen ».

Or, dans le cadre de l'article 29bis, la doctrine considère de façon unanime qu'il convient d'interpréter restrictivement la notion de conducteur en raison de son caractère dérogatoire par rapport à la règle générale de l'indemnisation⁵⁶.

C'est donc sans surprise que la Cour rejette le pourvoi. Elle précise qu'au sens de l'article 29bis, le conducteur est celui qui conduit de manière réelle et indépendante le véhicule et qui est donc en fait responsable de la conduite⁵⁷. Elle en déduit que les juges d'appel, qui constatent en fait que la partie défenderesse ne pouvait en aucune manière exercer une influence sur la conduite du véhicule, pouvaient par conséquent légalement décider que la partie défenderesse n'était pas le conducteur au sens de l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs.

⁵⁶ Voy. B. DUBUISSON, « Questions diverses... », *op. cit.*, p. 165 et réf. citées en note 72.

⁵⁷ Dans le même sens, voy. ant. Civ. Bruxelles, 12 avril 2002, *R.G.A.R.*, 2003, n° 13.715. Voy. aussi sur cette question : Pol. Liège, 20 septembre 2001 (deux arrêts), *R.G.A.R.*, 2002, n° 13.621 et 13.562 et **note N. ESTIENNE** ; Civ. Verviers, 15 novembre 2006, *CRA-VAV*, 2007, p. 161 et note Th. PAPART.

§3. La notion d'ayant-droit d'une victime protégée

« Un ayant droit au sens de cet article peut prétendre, à charge de l'assureur qui couvre la responsabilité du véhicule impliqué dans l'accident de roulage, à la réparation du préjudice qui résulte du décès de la victime.

La circonstance que la demanderesse et la victime ont stipulé dans leurs conventions préalables au divorce par consentement mutuel que le décès de la victime met fin à l'obligation alimentaire n'a pas pour effet de priver la demanderesse des droits à la réparation du préjudice par l'assureur du détenteur ou du propriétaire du véhicule automobile impliqué dans l'accident de roulage ».

Cass., 1e ch. N, 12 février 2004, Arr. Cass. 2004, p. 236, avec concl. DUBRULLE; Pas., 2004, I., p. 258.

La Cour de cassation fut amenée à se prononcer sur la notion d'ayant droit d'une victime protégée (non-conducteur) au sens de l'article 29bis. Le Professeur Dubuisson avait rappelé qu'il faut entendre par ayant droit « toute personne qui tire un droit à réparation du décès ou des blessures encourues par la victime directe »⁵⁸. La notion est bien différente de celle d'ayant cause que l'on retrouve en droit successoral, ce que la Cour eut l'occasion de confirmer.

Dans les faits, l'ex-épouse d'un piéton décédé dans un accident de la circulation assigna l'assureur sur base de l'article 29bis. Dans l'évaluation de son préjudice par ricochet, elle fit valoir la privation des pensions alimentaires que le défunt s'était engagé à payer, jusqu'à son décès, dans les conventions préalables au divorce par consentement mutuel.

Le jugement d'appel, rendu le 18 décembre 2000, par le tribunal de première instance d'Anvers, débouta la demanderesse qui, depuis la dissolution du lien conjugal, n'était plus ayant cause du défunt.

La Cour de cassation accueille le pourvoi de l'ex-épouse et casse le jugement précité car « la circonstance que la demanderesse et la victime ont stipulé dans leurs conventions préalables au divorce par consentement mutuel que le décès de la victime met fin à l'obligation alimentaire n'a pas pour effet de priver la demanderesse des droits à la réparation du préjudice par l'assureur du détenteur ou du propriétaire du véhicule automobile impliqué dans l'accident de roulage ».

Rien n'empêche dès lors de réclamer l'indemnisation d'un préjudice par ricochet, en qualité d'ayant droit d'une victime décédée, alors même que l'on ne serait pas un ayant cause de celle-ci. Les deux notions sont indépendantes⁵⁹.

Section 3. L'obligation de couvrir de l'assureur

Suffit-il qu'un véhicule automoteur impliqué dans l'accident soit assuré pour faire naître une obligation d'indemnisation dans le chef de l'assureur de ce véhicule ou faut-il en outre que la responsabilité civile du propriétaire, du conducteur ou du détenteur soit effectivement couverte ?

En d'autres termes, l'assureur sera-t-il tenu d'intervenir sur base de l'article 29bis indépendamment de la question de savoir si l'on se trouve dans les limites de la garantie ?

⁵⁸ B. BUBUISSON, « Questions diverses... », *op. cit.*, p. 158.

⁵⁹ N. ESTIENNE, « Questions choisies... », *op. cit.*, n° 13.894/7.

Il serait tentant de déduire une condition supplémentaire du droit à l'indemnisation automatique de l'existence d'une obligation de couvrir de l'assureur. Le texte de l'article 29bis ne s'est en effet jamais départi de la formulation selon laquelle l'obligation d'indemniser incombait aux « assureurs qui, conformément à la présente loi, *couvrent* la responsabilité du propriétaire, du conducteur ou du détenteur des véhicules automoteurs ».

La Cour de cassation fut amenée à se prononcer sur cette question sans qu'il paraisse, à ce stade, possible d'en tirer des conclusions catégoriques.

§1. L'exclusion du passager complice du vol

« Il résulte de la référence faite par l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 à l'article 80 de la loi du 9 juillet 1975 que l'article 17, § 1er, de l'arrêté royal du 16 décembre 1981 qui en est l'exécution devient applicable.

Il ressort de ces dispositions que le demandeur n'est pas tenu d'indemniser une personne lésée qui est complice du vol ou du recel du véhicule automoteur qui a causé le dommage ».

Cass., 1e ch. N., 13 octobre 2006, *N.j.W.*, 2006, p. 892, note G. JOCQUE, « Subrogatie door Gemeenschappelijk motorwaarborgfonds bij diefstal » ; *CRA-VAV*, 2007, p. 12 et note J. MUYLDERMANS, « Un voleur n'est pas tout à fait un usager de la route pouvant se considérer protégé ».

L'article 3 de l'A.R. du 14 décembre 1992 contenant le contrat-type d'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs prévoit, conformément à l'article 2 de la loi du 21 novembre 1989, que n'est pas couverte la responsabilité de ceux qui se sont rendus maîtres du véhicule désigné par vol ou violence ou par suite de recel.

Cette exclusion justifie, en principe, l'intervention du Fonds commun de garantie automobile. Celui-ci doit en effet prendre en charge la réparation des dommages résultant des lésions corporelles causées par un véhicule automoteur lorsque, en cas de vol, de violence ou de recel, la responsabilité à laquelle le véhicule peut donner lieu n'est pas couverte conformément à l'exclusion légalement permise⁶⁰.

Cette obligation du Fonds n'existe toutefois qu'à l'égard des tiers et non des voleurs eux-mêmes puisqu'il est en outre précisé que le Fonds ne peut être tenu d'indemniser « la personne qui s'est emparée par vol ou par violence du véhicule automoteur ayant causé le dommage, le receleur de ce véhicule et le coauteur ou complice du vol, de la violence ou du recel »⁶¹.

⁶⁰ Loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances, art. 80, 3°. Aujourd'hui, voy. la loi du 21 novembre 1989, art. 19bis-11, §1^{er}, 4°.

⁶¹ A.R. du 16 décembre 1982 portant mise en vigueur et exécution des articles 79 et 80 de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances, art. 17, §1^{er}, 5°. Aujourd'hui, voy. l'A.R. du 11 juillet 2003 fixant les conditions d'agrément et le fonctionnement du Bureau belge et du Fonds commun de garantie, art. 21, 3°.

La question est donc de savoir si l'article 29bis modifie la portée de ces obligations ou si, au contraire, le Fonds peut opposer cette exclusion au passager complice du vol qui aurait l'audace de lui réclamer l'indemnisation de ses lésions corporelles.

Dans un jugement du 24 juin 2004, le tribunal de première instance de Bruges, confirmant la décision du tribunal de police de Bruges, estima, en accord avec la doctrine⁶², que l'article 29bis faisait naître une obligation d'indemnisation dans le chef du Fonds indépendamment des exceptions prévues par la loi à sa mission légale. Il condamna dès lors le Fonds à indemniser le passager complice du vol d'un vélomoteur ayant fait une mauvaise chute et à rembourser la Mutuelle subrogée dans les droits de ce dernier.

Il motiva sa décision de la façon suivante :

« L'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 qui détermine l'obligation d'indemniser dans le chef de l'assureur du véhicule automoteur concerné à l'égard de l'utilisateur faible, prévoit dans son alinéa 4 que "l'article 80 de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances s'applique à cette indemnisation".

Cela signifie concrètement que dans les cas où l'utilisateur faible qui est lésé ne peut s'adresser à un assureur pour obtenir réparation, pour l'une des raisons énumérées à l'article 80, et donc notamment lorsqu'il s'agit d'un véhicule automoteur volé, comme c'est le cas en l'espèce, cet usager faible peut s'adresser au Fonds commun de garantie automobile. Une seule exception est prévue dans le cas où l'accident résulte d'un cas fortuit.

Lorsque le demandeur invoque l'article 17, § 1er, 5° de l'arrêté royal du 16 décembre 1981 (portant mise en vigueur et exécution des articles 79 et 80 de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances), il y a lieu de dire que cette disposition ne s'applique pas lorsque l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 s'applique (...).

La référence à l'article 80 de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurance ne peut, en effet, pas impliquer que le Fonds commun de garantie automobile puisse régler le paiement de l'indemnité conformément aux conditions de cet article et de l'arrêté royal du 16 décembre 1981 ».

La Cour de cassation, saisie d'un pourvoi par le Fonds commun, ne suivra pas le même raisonnement. Elle décide au contraire qu'« il résulte de la référence faite par l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 à l'article 80 de la loi du 9 juillet 1975 que l'article 17, § 1er, de l'arrêté royal du 16 décembre 1981 qui en est l'exécution devient applicable. Il ressort de ces dispositions que le demandeur n'est pas tenu d'indemniser une personne lésée qui est complice du vol ou du recel du véhicule automoteur qui a causé le dommage ».

⁶² B. TUERLINCKX, « Artikel 29bis W.A.M.-Wet : toepassing in de praktijk na de wetwijziging van 13 april 1995 », *T.P.R.*, 1996, p. 41, n° 64; J. VAN ROSSUM, « De schadeloosstelling van de zwakke slachtoffers van een verkeersongeval. De wet van 13 april 1995 tot wijziging van deze van 31 maart 1994 », *V.K.J.*, 1996, p. 265; C. VAN SCHOU BROECK, « De hernieuwde vergoedingsregeling inzake verkeersongevallen met motorrijtuigen en recente rechtspraak betreffende de bepalingen inzake aansprakelijkheidsverzekering in de wet landsverzekeringsovereenkomst », *C.B.R. Jaarboek 2000-2001*, Anvers, Maklu, p. 325.

Concernant le Fonds commun de garantie, il ne fait donc aucun doute que l'indemnisation automatique sera subordonnée aux conditions de son intervention telles que prévues par la loi⁶³. Ceci s'explique par un renvoi exprès, contenu dans l'article 29bis, à l'article 80 de la loi du 9 juillet 1975⁶⁴.

§2. Le rejet de toute condition d'altérité

« Dérogeant au principe de la responsabilité civile des personnes assurées contenu dans l'article 3 de la même loi, l'article 29bis n'exclut pas de l'indemnisation qu'il organise la victime qui, sans avoir voulu l'accident et ses conséquences, est responsable du dommage qu'elle subit. Partant, le jugement attaqué, qui refuse au demandeur l'indemnisation de son dommage aux motifs qu'il est non seulement la victime mais aussi le responsable de son propre dommage et que ces deux qualités sont exclusives l'une de l'autre, viole l'article 29bis précité ».

Cass., 1^o ch. F., 28 avril 2006, *R.G.A.R.*, 2006, n^o 14195, avec concl. J. GENICOT ; *Bull. Ass.*, 2007, p. 59, note J. MUYLDERMANS, « L'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs » ; *C.R.A.*, 2006, p. 692, note F. FERON, « La qualification du régime d'indemnisation automatique des usagers faibles de la route et la jurisprudence de la Cour de cassation » ; *Forum de l'assurance*, 2006, p. 8 et note C. EYBEN, « L'indemnisation automatique de l'usager faible responsable de son propre dommage à charge de son propre assureur de responsabilité ».

« Dérogeant au principe de la responsabilité civile des personnes assurées contenu dans l'article 3 de la même loi, l'article 29bis précité n'exclut pas de l'indemnisation qu'il organise la victime qui, sans avoir commis une faute inexcusable, est responsable du dommage qu'elle subit. Le jugement attaqué, qui refuse à la demanderesse, subrogée dans les droits de son affiliée, l'indemnisation du dommage subi par celle-ci au motif qu'il est exclu que l'assuré, responsable de l'accident, puisse cumuler la qualité de tiers victime, viole l'article 29bis précité ».

Cass., 1^o ch F, 28 juin 2007, *J.L.M.B.*, 2007, p. 1695.

L'article 29bis peut-il être invoqué par l'auteur du fait dommageable lorsque, après avoir quitté le siège conducteur – et donc, après avoir perdu cette qualité – il est malencontreusement blessé par son propre véhicule ? La question touche à la fois celle de la qualification du régime institué par l'article 29bis, mais également au rapport qui se noue entre l'article 29bis et la garantie d'assurance dans laquelle il fut inséré.

S'il faut qualifier l'article 29bis d'assurance de responsabilité, une difficulté peut en effet apparaître. En droit de la responsabilité, que ce soit en droit commun ou en vertu d'une responsabilité objective, on ne peut, en principe, être responsable, même objectivement, envers soi-même. En effet, « Toute règle de responsabilité repose en effet sur une altérité entre l'auteur du dommage et la victime. Elle ne peut être réflexive, en ce sens que le droit civil ne connaît pas de responsabilité envers soi-même. Une même personne ne peut donc en même temps être responsable, c'est-à-dire débiteur d'une obligation de réparation (cette responsabilité fût-elle

⁶³ D'autres justifient cette solution différemment et y voient une application de l'adage *Fraus omnia corrumpit* (J. MUYLDERMANS, « Un voleur n'est pas tout à fait un usager de la route pouvant se considérer protégé », note sous Cass., 13 octobre 2006, *C.R.A.-V.A.V.*, 2007, pp. 17-18).

⁶⁴ Aujourd'hui, ce renvoi doit implicitement être considéré comme renvoyant à la loi du 21 novembre 1989, art. 19bis-11, §1^{er}, 4^o.

objective) et victime, c'est-à-dire créancière de la même obligation »⁶⁵. Il pouvait donc paraître difficile d'admettre l'indemnisation de l'usager faible à la fois victime et responsable de son propre dommage.

En droit des assurances, il était pareillement difficile de concevoir que l'usager faible puisse cumuler les qualités d'assuré et de bénéficiaire au regard de sa police d'assurance de responsabilité. Pour le dire autrement, il pouvait être heurtant, au regard des principes, qu'un assureur de responsabilité doive intervenir en faveur de son propre assuré et non, comme il se doit, à l'égard des tiers.

Les juridictions du fond se sont divisées sur cette question, certaines faisant droit à l'indemnisation⁶⁶, d'autres la refusant en invoquant l'absence d'altérité entre la qualité de victime et celle d'auteur du fait dommageable⁶⁷.

La Cour de cassation a tranché la controverse par un arrêt rendu le 28 juin 2006 sur les conclusions conformes de l'Avocat général Génicot.

Les faits de l'espèce étaient relativement simples : le conducteur d'un bus, en voulant descendre de celui-ci, se blessa. Il réclama l'indemnisation de son dommage à l'assureur du bus sur base de l'article 29bis. Le tribunal de police de Verviers⁶⁸ et, à sa suite, le tribunal correctionnel de Verviers⁶⁹ ont rejeté la demande d'indemnisation au motif qu'une assurance de responsabilité implique une altérité entre l'auteur du dommage et la victime.

Le conducteur du bus forma un pourvoi en se fondant sur les termes mêmes de l'article 29bis. Celui-ci dispose en effet, depuis sa modification en 1995, inchangée en 2001, au §1^{er}, *in fine*, que « Cette obligation d'indemnisation est exécutée conformément aux dispositions légales relatives à l'assurance de la responsabilité en général et à l'assurance de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs en particulier, pour autant que le présent article n'y déroge pas ». Il en déduisait que l'article 29bis, §1^{er}, alinéa 1^{er}, en prévoyant l'indemnisation des lésions corporelles des victimes, responsables en droit commun mais non exclues, déroge précisément aux règles de l'assurance de la responsabilité civile de droit commun⁷⁰.

La Cour de cassation fera droit à cet argument et, par arrêt du 28 avril 2006, casse le jugement précité du tribunal correctionnel de Verviers. Elle confirmera cette jurisprudence, dans un arrêt du 28 juin 2007, à l'occasion d'un accident soumis à la version de 1995 de l'article 29bis, lequel prévoyait la déchéance du droit à l'indemnisation en cas de faute inexcusable, cause exclusive de l'accident, commise par une victime âgée d'au moins 14 ans.

⁶⁵ B. DUBUISSON, « Questions diverses... », *op. cit.*, p. 172.

⁶⁶ Pol. Bruxelles, 17 septembre 2001, *inédit*, cité par J.-P. NIJS, « L'application du régime des usagers vulnérables à l'assurance accidents du travail » in *Accidents du travail – Une centenaire pleine d'avenir*, dossier n° 8 du Bulletin des assurances, 2002, p. 258 ; Pol. Liège, 20 septembre 2001, *Bull. Ass.*, 2002, p. 404 ; Pol. Bruges, 24 janvier 2002, *inédit*, cité par Th. PAPART, « L'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 : au pays de nulle part », *J.J.Pol.*, 2006, p. 151 ; Pol. Bruges, 29 avril 2004, *C.R.A.*, 2004, p. 529 ; Pol. Charleroi, 19 février 2004, *J.L.M.B.*, 2005, p. 75.

⁶⁷ Pol. Verviers, 6 octobre 2003, *J.L.M.B.*, 2004, p. 133 confirmé par Corr. Verviers, 2 juin 2004, *J.L.M.B.*, 2005, p. 73 ; Pol. Liège, 16 septembre 2004, *J.L.M.B.*, 2005, p. 78.

⁶⁸ Pol. Verviers, 6 octobre 2003, *J.L.M.B.*, 2004, p. 133.

⁶⁹ Corr. Verviers, 2 juin 2004, *J.L.M.B.*, 2005, p. 73.

⁷⁰ Sur ce raisonnement, voy. Th. PAPART, « Les difficiles limites de l'article 29bis », *op. cit.*, p. 82.

À l'inverse de la situation décrite précédemment, où l'article 29bis renvoyait à l'article l'article 80 de la loi du 9 juillet 1975 et par là, à l'article 17, § 1er, de l'arrêté royal du 16 décembre 1981, pour consacrer l'exclusion du complice d'un vol du régime d'indemnisation, la Cour estime ici que l'article 29bis déroge aux règles classiques de l'assurance de responsabilité et ceci, afin d'exclure toute condition supplémentaire déduite d'une altérité entre l'auteur du dommage et la victime.

Chapitre 3 . L'articulation du régime d'indemnisation automatique avec le droit commun de la responsabilité

Section 1. Un régime d'indemnisation dissocié de toute idée de faute

« L'obligation d'indemnisation instituée par l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs existe en l'absence de preuve d'une responsabilité quelconque de l'assuré et n'est pas fondée sur une infraction commise par celui-ci; (...) dès lors, l'action fondée sur ladite obligation échappe à la compétence du tribunal correctionnel, lequel ne pouvait statuer à l'égard de la demanderesse que selon les règles du droit commun de la responsabilité »

Cass., 2^e ch. F, 21 juin 2000, *R.G.A.R.*, 2001, n° 13.331, obs. R.-O. DALCQ ; Cass., 2^e ch. F, 30 mai 2001, *Pas.*, 2001, I, p. 996 ; Cass., 2^e ch. F, 20 juin 2001, *Bull. Ass.*, 2002, p.196, obs. M. MUYLDERMANS ; *Pas.*, 2001, I, p. 1190 ; Cass., 2^e ch. F, 12 décembre 2001, *Pas.*, 2001, I, p. 2106 ; Cass., 2^e ch. F, 29 mai 2002, *Pas.*, 2002, I, p. 1240 ; Cass., 2^e ch. F, 19 octobre 2005, *Pas.*, 2005, I, p.1968.

L'article 29bis institue un régime d'indemnisation dissocié du droit commun de la responsabilité civile. En d'autres termes, l'obligation d'indemnisation qu'il prescrit « existe en l'absence de preuve d'une responsabilité quelconque de l'assuré et n'est pas fondée sur une infraction commise par celui-ci ». La Cour de cassation fut appelée à rendre plusieurs arrêts sur les conséquences qu'il convient de tirer de ce caractère concernant la compétence du juge pénal pour statuer par application de cette disposition sur les intérêts civils.

Le caractère objectif – et donc sans faute - du régime d'indemnisation automatique entraîne l'incompétence du tribunal de police, section pénale, pour connaître des demandes d'indemnisation formées par les usagers faibles, par voie de constitutions de partie civile, à l'encontre de l'assureur du prévenu⁷¹. Dans ses premiers arrêts (de rejet) du 3 mars 1999⁷² et du 2 février 2000⁷³, la Cour de cassation rappela qu'« en vertu des articles 3 et 4 de la loi du 17 avril 1878 contenant le titre préliminaire du code de procédure pénale, le juge répressif ne peut allouer une réparation à la partie civile que lorsqu'il constate que le dommage résulte d'un fait qualifié infraction qu'il déclare établi... ». En cas d'acquiescement du prévenu, le juge pénal devait donc se déclarer incompétent

⁷¹ En vertu de l'article 89, §5, de la loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre et de l'article 14 de la loi du 21 novembre 1989, l'usager faible se voit reconnaître le droit de mettre l'assureur à la cause dans les mêmes conditions que si l'action était portée devant la juridiction civile.

⁷² Cass., 3 mars 1999, *J.L.M.B.*, 1999, p. 1104 et note Th. PAPART, « Compétence du tribunal de police pour statuer sur les demandes formées par l'article 29bis » ; *T. Strafr.*, 2000, p. 19, note C. VERSCHUEREN, « De Politierichter en de zwakke weggebruiker over artikel 29bis W.A.M.-Wet ».

⁷³ Cass., 2 février 2000, *Bull. ass.*, 2001, p. 490 ; *J.T.* 2000, p. 400 ; *R.G.A.R.* 2000 (abrégié), n° 13.259, note.

pour statuer sur l'action civile dirigée contre l'assureur sur base de l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989.

Dans son arrêt du 28 mars 2000⁷⁴, la Cour franchit un pas supplémentaire en décidant, par principe, que le « juge répressif est incompétent pour connaître de l'action fondée sur l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 (...) » au motif que « l'appréciation de cette obligation de l'assureur qui est ainsi étrangère à toute notion de faute, est inconciliable avec l'appréciation préalable ou simultanée, visée à l'article 14, §2, de cette loi et à l'article 89, §5, de la loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre, de l'action civile en réparation du dommage causé par le véhicule automoteur, portée par cet assuré devant la juridiction répressive ».

Un état de la question, dont les conclusions restent actuelles, a été réalisé de façon complète au lendemain de l'arrêt du 28 mars 2000 par Monsieur H. de Stexhe en collaboration avec F. Feron. Nous nous permettons donc d'y renvoyer le lecteur⁷⁵. Relevons simplement que cette jurisprudence fut critiquée par la doctrine⁷⁶ et ne reçut qu'un accueil mitigé auprès des juridictions de fond, raison pour laquelle la Cour fut appelée à préciser, dans un arrêt du 21 juin 2000, que « l'obligation d'indemnisation instituée par l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs existe en l'absence de preuve d'une responsabilité quelconque de l'assuré et n'est pas fondée sur une infraction commise par celui-ci; (...) dès lors, l'action fondée sur ladite obligation échappe à la compétence du tribunal correctionnel, lequel ne pouvait statuer à l'égard de la demanderesse que selon les règles du droit commun de la responsabilité ».

Depuis lors, la Cour de cassation confirma, avec constance, cette jurisprudence, dans ses arrêts du 30 mai 2001, 20 juin 2001, 12 décembre 2001, 29 mai 2002 et 19 octobre 2005. Avec Nicolas Estienne, il faut donc admettre que « le débat sur la compétence des juridictions pénales pour faire application de l'article 29bis semble donc définitivement clos. Vouloir le rouvrir ne pourrait se faire qu'au détriment de la sécurité juridique »⁷⁷.

Section 2. Le cumul du bénéfice de l'article 29bis et de l'indemnisation complémentaire en droit commun pour obtenir la réparation intégrale du dommage subi

« ni cette disposition, ni aucune autre disposition légale ne limitent le droit de la victime à obtenir la réparation intégrale de son dommage; (...) il en résulte que, lorsque, sur la base dudit article 29bis, la victime a demandé et obtenu la réparation d'une partie de son dommage auprès de l'assureur d'un conducteur impliqué dans un

⁷⁴ Cass., 28 mars 2000, *Bull. ass.*, 2001, p. 710; *Limb. Rechtsl.*, 2000, p. 401, note E. KONINCKX, « Begrenzing aan de civielrechtelijke bevoegdheid van strafrechter »; *R.W.*, 2000-2001, p. 1559 ; *Dr. circ.*, 2001, p. 187, concl. J. DU JARDIN.

⁷⁵ H. de STEXHE et F. FERON, « Compétence et procédure » in P. JADOUL et B. DUBUISSON (dir.), *L'indemnisation des usagers faibles de la route*, op. cit., pp. 31 et sv.

⁷⁶ Voy. N. SIMAR et J. TINANT, « Recevabilité de la constitution de partie civile d'un usager faible contre l'assureur du véhicule d'un prévenu acquitté », obs. sous Pol. Charleroi, 18 octobre 1996, *J.L.M.B.*, 1997, pp. 60 à 62 ; E. BREWAEYS, « L'usager faible est-il faible devant la juridiction répressive ? », *Dr. circ.*, 1998, p. 10 ; Th. PAPART, obs. sous Cass., 3 mars 1999, *J.L.M.B.*, 1999, pp. 1105 à 1108 ; R.-O. DALCQ, obs. sous Cass., 2 février 2000, *R.G.A.R.*, 2000, n° 13.259.

⁷⁷ N. ESTIENNE, « Questions choisies... », op. cit., n° 13.894/8 (verso). Voir aussi C.A., 26 juin 2002, *Dr. circ.*, 2002, n° 135.

accident, elle peut, sur la base des articles 1382 et 1383 du Code civil, réclamer à l'assureur du conducteur responsable de l'accident la réparation de la partie d'un même dommage n'ayant pas encore été réparée sur la base de l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 ».

Cass., 2e ch. N, 8 octobre 2002, Juristenkrant 2003 (reflet H. ULRICHTS), p. 8; *Pas.*, 2002, p. 1856.

L'article 29bis n'entend pas se substituer au droit commun pour les dommages dont il vise la réparation, ni limiter les droits de la victime à la réparation intégrale.

La personne lésée demeure donc libre, même lorsque son action entre dans le champ d'application de l'article 29bis, de fonder plutôt son action sur le droit commun des articles 1382 et 1383 du Code civil.

La victime peut ainsi obtenir une indemnisation partielle à charge de l'assureur du véhicule impliqué pour réclamer ensuite le solde des indemnités nécessaires à réparer intégralement son dommage à l'assureur du responsable.

En l'espèce, les parents d'un jeune garçon décédé dans un accident de la circulation avaient obtenu, chacun, le paiement de l'assureur d'un des véhicules impliqués, sur base de l'article 29bis, d'une somme de 300.000 BEF en réparation du préjudice moral qu'ils subissaient par répercussion à la suite du décès de leur fils. Estimant que ce dédommagement était insuffisant, ils réclamèrent, chacun, à l'assureur du véhicule responsable un complément de 450.000 BEF afin d'obtenir la réparation intégrale de leur dommage par répercussion.

L'assureur du véhicule responsable estimait qu'il était contraire au système d'indemnisation automatique de permettre aux victimes d'agir en réparation des mêmes dommages, sur base de l'article 29bis puis, sur base du droit commun, à peine d'indemniser deux fois le même dommage.

Par jugement du 23 mai 2001, le tribunal correctionnel de Dendermonde écarta l'argument de l'assureur :

« De rechtbank is dan ook van oordeel dat hoewel in de praktijk een slachtoffer een vergoeding zal vorderen krachtens artikel 29bis W.A.M.-Wet teneinde discussies over de aansprakelijkheid te vermijden, niet kan worden uitgesloten dat het slachtoffer zich voor alle of sommige van de krachtens artikel 29bis W.A.M.-Wet vergoedbare schadeposten tot de aansprakelijke en/of zijn verzekeraar kan wenden ».

La Cour de cassation rejeta le pourvoi formé par l'assureur à l'encontre de ce jugement en décidant que le pourvoi manque en droit.

Chapitre 4. La qualification du régime d'indemnisation automatique⁷⁸

Section 1. L'application du régime d'indemnisation dans l'espace

« (...) Cette convention [la Convention de La Haye] détermine tant la loi applicable à la responsabilité civile que celle qui est applicable aux modalités et à l'étendue de la réparation des dommages découlant d'un accident de la circulation, quel qu'en soit le fondement, à condition qu'il soit extra-contractuel; (...) le champ d'application de la convention englobe dès lors l'action fondée sur l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, qui impose aux assureurs couvrant la responsabilité des propriétaires, conducteurs ou détenteurs de véhicules automoteurs impliqués dans un accident de la circulation, d'indemniser certains dommages subis par les victimes de pareil accident, autres que les conducteurs des véhicules impliqués (...) »

Cass., 1^o ch. F, 19 mars 2004, *Bull. Ass.*, 2004, p. 500, obs. A. PIRE ; *N.j.W.*, 2005, 452, obs. G. MEYNS ; *Pas.*, 2004, I, p. 464, concl. Th. WERQUIN ; *R.G.A.R.*, 2004, n^o 13941, concl. M.P., note C. BARBE, « L'indemnisation automatique d'accidents de la circulation en droit international privé » ; *C.R.A.*, 2004, 231, et obs. J. MUYLDERMANS ; Voy. aussi Cass., 1^o ch. F, 12 octobre 2006, *Forum de l'assurance*, 2007, p. 25 et obs. C. VERDURE.

À quelles conditions l'article 29bis peut-il être appliqué à des accidents de circulation internationaux, comportant un élément d'extranéité ? La question pouvait apparaître liée à celle de la qualification du régime d'indemnisation car la règle de conflit de lois désignant le droit applicable était susceptible de varier selon la qualification retenue⁷⁹.

Il était toutefois possible de lui trouver une solution indépendante des conflits de qualification, ainsi que le suggéra le Professeur Dubuisson : « Indépendamment même de la qualification, il nous semble que l'objectif poursuivi par ce système devrait suffire à justifier l'application de la Convention de La Haye du 4 mai 1971. Sur le fondement d'une conception large de la notion de la responsabilité civile extracontractuelle, ne pourrait-on pas dire que la Convention de La Haye régit l'application dans l'espace de toute règle de droit matériel dont l'objet est d'organiser la réparation

⁷⁸ Les arrêts commentés ci-dessous de la Cour de cassation ne paraissent pas, pour l'heure, de nature à trancher définitivement la controverse née au sujet de la qualification du régime. Il semble bien clair que l'article 29bis ne renferme pas une règle de responsabilité si l'on entend par là une responsabilité pour faute telle que nous la connaissons en droit commun. Il ne semble pas non plus qu'il faille considérer que l'article 29bis doit être qualifié d'assurance de personnes à caractère indemnitaire. La jurisprudence de la Cour de cassation se positionne en faveur d'un régime d'indemnisation spécifique, dissocié de la faute, et dont les contours paraissent peu clairs à l'heure actuelle. La question restera peut-être académique.

⁷⁹ Qualifier l'article 29bis de règle de responsabilité devait conduire à appliquer la Convention de La Haye du 4 mai 1971 relative à la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière (Cette convention est entrée en vigueur en Belgique le 3 juin 1975 (*M.b.*, 7 mai 1975) et est d'ordre public en droit belge (Mons, 27 avril 1983, *R.G.A.R.*, 1985, n^o 10.882) et à désigner, en principe, le droit du lieu de l'accident (art. 3), sous réserve de certaines exceptions en faveur de la loi de l'Etat d'immatriculation du véhicule lorsque plusieurs facteurs déterminés convergent vers cet Etat (art. 4). La solution pouvait apparaître différente s'il fallait voir dans l'article 29bis un régime d'assurance de personnes à caractère indemnitaire. Dans un tel cas, il aurait sans doute fallu se référer aux règles de conflits de lois relatives aux assurances non-vie obligatoires, à savoir les articles 28 *quinquies* et 28 *septies* de la loi relative au contrôle des activités d'assurances du 9 juillet 1975. L'article 28 *quinquies* dispose que : « *Lorsqu'en cas d'assurance obligatoire, il y a contradiction entre la loi de l'Etat membre où le risque est situé et celle de l'Etat membre qui impose l'obligation de souscrire une assurance, cette dernière prévaut* ». Cette solution semble toutefois inachevée.

des dommages résultant des accidents de la circulation et d'en distribuer les coûts entre les personnes qui créent ce risque ? ». C'est dans cette voie que la Cour de cassation s'engagea par un arrêt du 19 mars 2004, rendu sur les conclusions conforme de l'Avocat général Werquin.

Les faits concernaient un accident survenu en Bosnie et n'impliquant qu'un seul véhicule, appartenant à l'armée belge, immatriculé en Belgique, et ayant à son bord deux passagers belges dont l'un fut blessé.

Le passager estimait que le droit belge était applicable en raison de l'article 4, a, de la Convention de La Haye et réclamait réparation de son dommage à l'Etat sur base de l'article 29bis.

L'article 4, a, de la Convention de La Haye déroge au principe contenu aux articles 1^{er} et 3 et à la désignation de la *lex loci delicti* en faveur de la loi interne de l'Etat d'immatriculation « lorsqu'un seul véhicule est impliqué dans l'accident et qu'il est immatriculé dans un Etat autre que celui sur le territoire duquel l'accident est survenu ». Il précise toutefois expressément qu'en ce cas, « la loi interne de l'Etat d'immatriculation est applicable à la *responsabilité* envers (...) une victime qui était passager, si elle avait sa résidence habituelle dans l'Etat d'immatriculation ».

Le tribunal de première instance de Marche-en-Famenne confirmant la décision du tribunal de police a fait application de la Convention de La Haye et a considéré, dans un jugement du 20 juin 2002, que le droit belge et l'article 29bis étaient applicables.

L'Etat forma un pourvoi à l'encontre de ce jugement en lui faisant grief d'avoir considéré que l'article 29bis contient une règle de responsabilité. Selon lui, « la circonstance que l'assureur tenu en vertu de l'article 29bis d'indemniser les victimes faibles est l'assureur RC auto du conducteur et que l'article 29bis s'inscrit dans la loi sur l'assurance automobile obligatoire de la responsabilité du conducteur, n'empêche pas que l'article 29bis a instauré un régime d'indemnisation automatique qui ne suppose aucune responsabilité, même objective, du conducteur du véhicule ». L'Etat en déduisait que l'article 29bis n'était pas une règle applicable à la responsabilité du conducteur au sens de l'article 4, a) de la Convention de La Haye et qu'il convenait plutôt d'appliquer l'article 3, alinéa 1^{er} du Code civil, désignant la loi du lieu de l'accident.

Dans ses conclusions précédant l'arrêt commenté, l'Avocat général Werquin estima que l'article 29bis ne renfermait pas une règle de responsabilité, mais un régime d'indemnisation automatique :

« Dans le cadre de l'article 29 bis, la victime doit uniquement apporter la preuve de ses lésions physiques, de "l'implication" du véhicule de l'assuré dans un accident du roulage et du lien de causalité entre l'accident et le dommage physique. Si ces conditions sont remplies, l'assureur du véhicule "impliqué" dans l'accident de la circulation est tenu d'indemniser sur la base d'une obligation légale d'indemnisation. En instaurant la règle spéciale de l'article 29 bis et sans toucher au droit de la responsabilité, le législateur a voulu régler de manière différente le droit à l'indemnisation de la soi-disant victime faible. Le système d'indemnisation de la "victime faible" se présente dès lors comme une technique d'indemnisation qui complète le système légal de l'assurance de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, qui reste néanmoins applicable. Le législateur a même jugé utile de rappeler que les règles de la responsabilité civile restent d'application "pour tout ce qui n'est pas régi expressément ».

Il en conclut que « l'article 29 *bis* de la loi du 21 novembre 1989 créant un système d'indemnisation automatique des lésions physiques des victimes d'accidents de la circulation, détaché de toute idée d'une responsabilité quelconque du conducteur ou détenteur impliqué dans l'accident, le jugement attaqué ne décide pas légalement que cet article contient une règle de responsabilité ».

Concernant cependant la question de droit international privé, l'Avocat général souscrit à l'application de la Convention de La Haye :

« le jugement attaqué justifie légalement sa décision que l'article 4, *a*, de la Convention de La Haye du 4 mai 1971, qui prévoit l'application de la loi interne de l'Etat d'immatriculation, à savoir la loi belge, en l'espèce l'article 29 *bis* précité, trouve à s'appliquer, dès lors que cette Convention détermine tant la loi applicable à la responsabilité civile que celle applicable aux systèmes qui accordent à la victime d'un accident de la circulation un droit à l'indemnisation du préjudice subi indépendamment de toute responsabilité à condition qu'il soit extracontractuel ».

La Cour suprême, dans son arrêt du 13 mars 2004, se rallie à l'avis de son Avocat général concernant l'application à l'article 29*bis* de la Convention de La Haye.

La Cour semble également adopter l'avis de l'avocat général concernant la qualification du régime d'indemnisation automatique puisqu'elle énonce que le jugement attaqué « décide légalement quoique pour un motif erroné, de faire application de la loi belge, en vertu de l'article 4 de la Convention de La Haye, et de condamner le demandeur à indemniser le défendeur, sur la base de l'article 29*bis* de la loi du 21 novembre 1989 »⁸⁰.

Section 2. L'application du régime d'indemnisation au preneur d'assurance auteur de son dommage

L'arrêt précité du 28 avril 2006 fut également l'occasion d'aborder la question de la qualification du régime instauré par l'article 29*bis*. L'Avocat général Génicot, dans ses conclusions précédant cet arrêt, précise :

« Non seulement l'obligation instituée par l'article 29*bis* de la loi du 21 novembre 1989 existe en l'absence de preuve d'une responsabilité quelconque de l'assuré et n'est pas fondée sur une infraction commise par celui-ci, comme le rappelait la Cour en son arrêt du 29 mai 2002, mais en outre il m'apparaît que, "le législateur ayant voulu régler de manière différente le droit à l'indemnisation de la victime dite 'faible', le système d'indemnisation de (celle-ci) se présente comme une technique d'indemnisation qui complète le système légal de l'assurance de la responsabilité", qui "reste d'application pour tout ce qui n'est pas régi expressément" par l'article 29*bis*, comme le précise son paragraphe 5.

Si la doctrine semble manifestement plus hésitante sur le sujet, il ressort des travaux préparatoires que l'intention du législateur n'est pas de revêtir l'article 29*bis* d'une qualification relevant de la responsabilité civile ni même d'une responsabilité objective, mais bien d'une formule alternative où prévaudrait celle d'un système d'indemnisation automatique (...)

Ainsi donc, le caractère strictement indemnitaires du système élaboré par l'article 29*bis* apparaît dès lors pouvoir raisonnablement qualifier sa nature, dont la philosophie, même insérée dans un contexte d'assurance de

⁸⁰ Pour quelques illustrations de la jurisprudence des juges du fond, voy. Civ. Liège, 11 décembre 2001, *R.G.A.R.*, 2003, n° 13.678 ; Civ. Tongres, 26 octobre 2004, *Bull. Ass.*, 2005, p. 737 ; Pol. Veurne, 18 novembre 2004, *Bull. Ass.*, 2007, p. 77 ; Civ. Bruges, 30 septembre 2005, *Bull. Ass.*, 2007 et note J. BOGAERT, « Artikel 29*bis* in het buitenland »; Pol. Charleroi, 22 juin 2006, *CRA-VAV*, 2007, p. 136; Civ. Verviers, 14 mars 2007, *J.T.*, 2007, p. 359.

responsabilité civile, s'en distingue fondamentalement comme le rappelle son paragraphe 5, qui ne l'admet que pour "tout ce qui n'est pas régi expressément" ».

La Cour de cassation, cette fois, ne se prononcera pas sur la qualification du régime pour exclure toute condition d'altérité puisqu'elle justifie celle-ci par le fait que l'article 29bis déroge au principe de la responsabilité civile des personnes assurées contenu dans l'article 3 de la loi du 21 novembre 1989.

Chapitre 5. Les lacunes de l'absence d'application rétroactive de certaines modifications introduites par la loi du 19 janvier 2001

Section 1. L'indemnisation du préjudice par ricochet du conducteur

« (...) Dans sa version applicable aux faits, l'article 29bis, § 2, de la loi du 21 novembre 1989 n'exclut de son champ d'application le conducteur d'un véhicule automoteur et ses ayants droit qu'en ce qui concerne la réparation des dommages résultant de lésions corporelles subies par ce conducteur ou du décès de celui-ci. »

Cass., 1^{er} ch. F., 9 janvier 2004, *Pas.*, 2004, I., p. 34, concl. T., Werquin; *T. Strafr.*, 2004, p. 358, note G. Jocque, « Artikel 29bis WAM 89 : verdwaalde kogels op de openbare weg en schade door weerkaasting ».

« (...) L'article 29bis, § 2, de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, applicable en l'espèce, tel qu'il a été modifié par la loi du 13 avril 1995, dispose que le conducteur d'un véhicule automoteur et ses ayants droit ne peuvent se prévaloir de cet article; (...) cette règle, qui exclut que le conducteur puisse se prévaloir des dispositions de cet article, ne contient pas d'exception pour le cas où le conducteur réclame une réparation en tant qu'ayant droit d'une victime dont il est question à l'article 29bis, § 1^{er}; (...) les travaux préparatoires de la loi du 19 janvier 2001 qui complète l'article 29bis, § 2 par les termes: "sauf si le conducteur agit en qualité d'ayant droit d'une victime qui n'était pas conducteur et à condition qu'il n'ait pas causé intentionnellement les dommages", indiquent, pour le surplus, que le législateur a entendu modifier la situation existante et a voulu introduire une possibilité d'indemnisation du conducteur; (...) sur cette base, sans violer l'article 29bis, § 2, dans la version applicable, les juges d'appel ont considéré que la demanderesse ne pouvait pas introduire de demande fondée sur l'article 29bis, § 2, de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs en raison du dommage qu'elle a subi à la suite du décès de son époux. »

Cass., 1^{er} ch. N, 17 juin 2004, *Pas.*, 2004, I, p.1077 ; *Bull. Ass.*, 2005, p. 492, note P. GRAULUS, « Artikel 29bis WAM : De bestuurder als rechthebbende voor de wijziging van 19 januari 2001 : duidelijkheid graag » ; *CRA-VAV*, 2004, p. 397, note G. JOCQUE, « Vergoeding van bestuurder als rechthebbende van een rechtstreeks slachtoffer ».

Dans sa version de 1995, soit avant sa modification par la loi du 19 janvier 2001, l'article 29bis, §2, énonçait que « le conducteur d'un véhicule automoteur et ses ayants droit ne peuvent se prévaloir du présent article ». Mais ce texte empêchait-il le conducteur de réclamer le préjudice par ricochet qu'il subirait à la suite du décès dans l'accident d'une autre victime protégée, comme par exemple son conjoint ?

La question divisa la doctrine. Pour certains, dont le Professeur Cornelis⁸¹, le texte n'empêchait effectivement pas le conducteur de réclamer l'indemnisation d'un préjudice par ricochet. D'autres,

⁸¹ L. CORNELIS, « De objective aansprakelijkheid voor motorrijtuigen », *R.W.*, 1998-1999, p. 527; D. SIMOENS, « Boekbespreking M. Faure en T. Hartlief (red.), Verkeersaansprakelijkheid in België en Nederland », *R.W.*, 1998-

par contre, dont le Professeur Dubuisson⁸², ont critiqué ce point de vue car « c'est en fonction de la qualité qu'elle avait au moment de l'accident que la victime acquiert le statut de personne protégée ou de personne exclue, et non en fonction de sa position par rapport au dommage ».

Afin de résoudre la controverse, la loi du 19 janvier 2001 compléta le §2 de l'article 29bis en manière telle que « le conducteur d'un véhicule automoteur et ses ayants droit ne peuvent se prévaloir du présent article... ...sauf si le conducteur agit en qualité d'ayant droit d'une victime qui n'était pas conducteur et à condition qu'il n'ait pas causé intentionnellement les dommages ». Cette modification n'est toutefois applicable qu'aux accidents survenus après le 3 mars 2001, date d'entrée en vigueur de la loi. La controverse reste donc entière pour les accidents survenus antérieurement. La Cour de cassation fut appelée à se prononcer, à deux reprises, sur cette question.

Dans l'arrêt du 9 janvier 2004, déjà cité, et concernant l'affaire Mélissa, la première chambre francophone de la Cour de cassation, sur les conclusions de son Avocat général, adoptera la doctrine du Professeur Cornelis. Le pourvoi reprochait au premier juge d'avoir condamné l'assureur à indemniser la mère, conductrice, du dommage que celle-ci avait subi personnellement en violation de l'article 29bis, §2. L'Avocat général Werquin avait conclu au rejet du pourvoi qui manquait en droit car « si le conducteur est une victime par répercussion, il n'est pas exclu du bénéfice de l'indemnisation du préjudice par ricochet résultant des lésions subies par la victime tombant sous le champ d'application de l'article 29bis, §1, précité ». La première chambre francophone de la Cour de cassation se rallia à cet avis. Dans cette conception, la loi du 19 janvier 2001 n'aurait qu'une portée interprétative de sorte que le conducteur serait toujours autorisé à invoquer l'article 29bis pour réclamer l'indemnisation de son préjudice par répercussion.

Quelques mois plus tard, la Cour suprême, première chambre néerlandophone cette fois, décida précisément le contraire en adoptant, conformément aux conclusions de son Avocat général Dubrulle, la doctrine du Professeur Dubuisson. Dans les faits, la conductrice d'un véhicule impliqué dans un accident de la route ayant entraîné le décès de son époux, réclama l'indemnisation du préjudice par ricochet (préjudice moral, perte de soutien économique et perte de la valeur ménagère) qu'elle subissait en raison de ce décès à son assureur. Le tribunal de première instance de Courtrai, confirmant la décision du premier juge, débouta la demanderesse qui était exclue en vertu de l'article 29bis §2, dans sa version applicable au litige. Sur le pourvoi de la conductrice, la Cour suprême cassa cette décision en faisant précisément valoir que la modification intervenue par la loi du 19 janvier 2001 n'était pas purement interprétative. Pour les accidents antérieurs au 3 mars 2001, le préjudice subi par le conducteur, directement, ou même par ricochet, serait donc exclu.

À moins qu'une des chambres ne revienne sur sa jurisprudence, seul un arrêt rendu « chambres réunies » dans l'une de ces causes viderait définitivement la controverse.

Section 2. L'application du régime aux accidents impliquant des véhicules sur rails

« Répondant à une question préjudicielle que lui a posée le jugement rendu en la cause le 8 décembre 1997 par le premier juge, la Cour constitutionnelle a, par l'arrêt n° 92/98 du 15 juillet 1998, dit pour droit que l'article

1999, p. 686; Pol. Bruges, 20 janvier 2005, *Bull. Ass.*, 2005, p. 519 ; Pol. Bruges, 26 avril 2007, *CRA-VAV*, 2007, p. 328.

⁸² B. DUBUISSON, « Questions diverses... », *op. cit.*, p. 165, n° 24, note 72 ; B. TUERLINCKX, *op. cit.*, p. 33, n° 47.

29bis de la loi du 21 novembre 1989 viole les articles 10 et 11 de la Constitution en ce qu'il exclut du régime d'indemnisation qu'il prévoit les véhicules automoteurs qui sont liés à une voie ferrée.

Le jugement attaqué, tenu, en vertu de l'article 28 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour constitutionnelle, de se conformer à cet arrêt, décide que le défendeur est fondé à invoquer l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 à l'appui de sa demande contre la demanderesse.

En étendant l'application de cette disposition légale à la demanderesse, qui est la propriétaire du véhicule automoteur impliqué dans l'accident, sans constater qu'elle serait, en vertu l'article 10 de la loi du 21 novembre 1989, tenue à l'égard de la personne lésée dans les mêmes conditions que l'assureur, le jugement attaqué ne justifie pas légalement sa décision ».

Cass., 3^e ch. F., 3 décembre 2007, inédit, RG C.06.04021.F/19, S.T.I.B. / COWEZ, <http://www.cass.be>.

À l'origine, les accidents impliquant les véhicules sur rails étaient exclus du champ d'application de l'article 29bis. En effet, ce dernier ne visait que les accidents impliquant un véhicule automoteur au sens de l'article 1^{er} de la loi du 21 novembre 1989.

Dans un arrêt du 15 juillet 1998, la Cour d'arbitrage répondit à une question préjudicielle du tribunal de police de Bruxelles, que « l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs viole les articles 10 et 11 de la Constitution en ce qu'il exclut du régime d'indemnisation qu'il prévoit les véhicules qui sont liés à une voie ferrée »⁸³.

Le législateur a donc complété le texte de l'article 29bis, §1^{er}, par l'ajout d'un deuxième alinéa afin de remédier à la discrimination ainsi constatée : « En cas d'accident de la circulation impliquant un véhicule automoteur lié à une voie ferrée, l'obligation de réparer les dommages prévue à l'alinéa précédant incombe au propriétaire de ce véhicule ». Cette disposition ne s'applique, à nouveau, qu'aux accidents survenus après le 3 mars 2001⁸⁴.

Qu'en est-il alors des accidents survenus antérieurement, compte tenu de la jurisprudence précitée de la Cour d'arbitrage ?

La question n'a pas manqué de se poser, précisément dans l'affaire ayant donné lieu à l'arrêt du 15 juillet 1998 de la Cour d'arbitrage, dont la portée fut ensuite débattue⁸⁵. En effet, la S.T.I.B. soutenait que l'article 29bis, déclaré inconstitutionnel, ne pouvait plus être appliqué tandis que pour le piéton, l'inconstitutionnalité frappait uniquement l'exclusion des véhicules sur rails du champ d'application de l'article 29bis, de sorte qu'il convenait d'appliquer l'article 29bis.

Le tribunal de police de Bruxelles⁸⁶ et, à sa suite, le tribunal de première instance, ont décidé de faire application de l'article 29bis sans avoir égard à ceux de ses termes générant l'inégalité

⁸³ C.A., 15 juillet 1998, *R.D.C.*, 1998, p. 652 et note C. VAN SCHOU BROECK.

⁸⁴ Pour une application à un accident survenu le 6 mai 2002 concernant la chute d'un piéton entre le bord du quai et le train, voy. Civ. Mons, 25 octobre 2006, *R.G.A.R.*, 2007, n° 14.250/1.

⁸⁵ L'autorité de cet arrêt s'imposait en vertu de l'article 28 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage dispose que « la juridiction qui a posé la question préjudicielle ainsi que toute autre juridiction appelée à statuer dans la même affaire sont tenues, pour la solution du litige à l'occasion duquel ont été posées les questions visées à l'article 26, de se conformer à l'arrêt rendu par la Cour d'arbitrage ».

⁸⁶ Pol. Bruxelles, 8 décembre 1997, *J.T.*, 1998, p. 364.

sanctionnée par la Cour d'arbitrage. La S.T.I.B., condamnée sur cette base, forma un pourvoi en cassation.

La S.T.I.B. considérait que si l'arrêt de la Cour d'arbitrage permet de conclure à la nature discriminatoire de l'exclusion des véhicules liés à une voie ferrée du champ d'application de l'article 29bis précité, il ne permet pas, en tant que tel, de désigner qui est tenu d'indemniser le dommage consécutif à un accident dans lequel est impliqué un véhicule lié à une voie ferrée. Dans sa version applicable au litige (1995), l'obligation d'indemnisation incombe, en vertu de l'article 29bis, à l'assureur qui couvre la responsabilité du propriétaire ou du détenteur conformément à la loi du 21 novembre 1989 ou, à défaut d'assurance, au Fonds commun de garantie automobile. Aucune autre disposition légale ne permet de mettre cette obligation à charge de la S.T.I.B. À cet égard, l'article 10 de la loi du 21 novembre 1989, dispose que la S.T.I.B. est « assimilée » à un assureur pour les véhicules dont elle est propriétaire, mais ceci ne vaut que pour les véhicules automoteurs et pas pour les véhicules sur rails⁸⁷. Puisque la désignation du débiteur de l'indemnisation ne peut se faire qu'en vertu d'une loi, la S.T.I.B. estimait que le jugement avait violé l'article 29bis.

Dans son arrêt du 3 décembre 2007, la Cour de cassation estima que le raisonnement de la S.T.I.B. était fondé. Elle cassa le jugement rendu le 26 janvier 2006 par le tribunal de première instance de Bruxelles.

La solution aurait pu être différente⁸⁸ si le tribunal de première instance de Bruxelles avait constaté que la S.T.I.B., en vertu de l'article 10 de la loi du 21 novembre 1989, devait être tenue dans les mêmes conditions que l'assureur à l'égard des usagers faibles, ce qu'il aurait peut être pu faire en se fondant sur un autre arrêt rendu par la Cour d'arbitrage, le 26 juin 2002, qui décida que « l'article 10, §1^{er}, alinéas 2 et 3, et §2, de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs viole les articles 10 et 11 de la Constitution en ce qu'il ne concerne, en raison de sa combinaison avec l'article 1^{er} de la même loi, que les véhicules automoteurs appartenant aux organismes de transports qu'il vise ou immatriculés à leur nom qui ne sont pas liés à une voie ferrée »⁸⁹. Il n'est donc pour l'heure pas encore certain que la jurisprudence ne parviendra pas à expurger elle-même la discrimination qui paraît subsister dans la version de 1995 de l'article 29bis sans intervention préalable du législateur.

CONCLUSION

Le régime d'indemnisation des usagers faibles de la route a, jusqu'à présent, ainsi que nous avons pu le constater, suscité d'épineuses questions juridiques.

Celles-ci s'expliquent d'une part par les conditions du régime mis en place, dont la plupart ne furent jamais définies par le législateur, mais aussi et surtout par les conséquences de l'insertion d'un tel régime dans la loi du 21 novembre 1989 où il n'a pas réellement sa place.

⁸⁷ Comp. Civ. Mons, 14 mars 2003, *R.G.A.R.*, 2004, n° 13.875 concernant les bus de la T.E.C.

⁸⁸ En ce sens, N. ESTIENNE, « questions choisies... », *op.cit.*, n° 13.894/2 (verso).

⁸⁹ C.A., 26 juin 2002, *Dr. circ.*, n° 2002/135, voy. aussi C.A., 10 décembre 2003, *R.G.A.R.*, 2004, p. 13.903 et C.A., 7 juin 2006, *R.G.A.R.*, 2007, n° 14.249.

On se souviendra qu'à l'origine le législateur avait envisagé d'instaurer un régime de responsabilité objective, dissocié de la faute, par l'insertion d'un article 1385*bis* dans le code civil, qui aurait énoncé : « Celui qui met un véhicule automoteur en circulation est responsable du dommage résultant des lésions corporelles causées à chaque victime d'un accident dans lequel ledit véhicule automoteur est impliqué »⁹⁰. Ce n'est qu'à la fin du processus législatif qu'il a été décidé, pour des raisons politiques, de disqualifier le régime de « responsabilité objective » en « régime d'indemnisation automatique », et d'insérer un nouvel article dans la loi sur l'assurance automobile obligatoire⁹¹ plutôt que dans le Code civil. Par voie de conséquence, l'article 29*bis* présentait cette originalité de faire peser la charge de l'indemnisation, non pas sur le responsable lui-même, ne serait-ce qu'objectivement, mais sur son assureur⁹². De là, découlent les difficultés rencontrées non seulement concernant la qualification de ce régime d'« indemnisation automatique », mais également concernant son caractère autonome ou dépendant de la garantie d'assurance dans laquelle il trouve place.

Enfin, les diverses modifications législatives dont le texte fit l'objet, sans cependant que l'on reconnaisse à ces modifications aucune portée rétroactive, on l'a vu, sont également à l'origine d'importantes difficultés⁹³.

On ne peut s'empêcher de penser qu'en se donnant le temps d'une plus sage réflexion, bon nombre de ces difficultés auraient pu, sans mal, être évitées. Le régime d'indemnisation automatique célébrera bientôt son quinzième anniversaire. Ne pourrait-on espérer qu'à ce moment, notre législateur dresse un bilan et remédie aux imperfections d'un régime qui, s'il assouvit le besoin de science des auteurs, pénalise les victimes les plus vulnérables.

⁹⁰ Proposition de loi instaurant une responsabilité objective liée aux risques dans le chef des usagers de la route motorisés en cas d'accident avec des piétons et des cyclistes, déposée par le député ANSOMS, *Doc. Parl.*, Ch. repr., sess. ord., 1989-1990, n° 926-1, 89/90.

⁹¹ Rapport fait au nom de la Commission de la Justice par M. ARTS, *Doc. Parl.*, Sén., sess. 1993-1994, n° 980-3, pp. 21 à 26 et pp. 61 à 63.

⁹² Seul l'assureur RC auto est bien entendu visé, voy. Civ. Bruges, 30 septembre 2005, *CRA-VAV*, 2005, p. 319.

⁹³ Encore que la question ne fut pas abordée par la Cour de cassation, les modifications successives de la cause de déchéance du régime d'indemnisation suscite aussi de telles difficultés, voy. Civ. Neufchâteau, 27 février 2002, *R.G.A.R.*, 2002, n° 13.600.