

RESEARCH OUTPUTS / RÉSULTATS DE RECHERCHE

Les responsabilités du fait des choses

George, Florence

Published in:

Manuel de droit de la responsabilité civile

Publication date:

2022

Document Version

le PDF de l'éditeur

[Link to publication](#)

Citation for pulished version (HARVARD):

George, F 2022, Les responsabilités du fait des choses: l'indemnisation automatique des usagers faibles de la route. dans *Manuel de droit de la responsabilité civile*. Anthemis, Limal, pp. 549-592.

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal ?

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

L'avant-projet de réforme du droit de la responsabilité civile

Art. 5.211. Énergie nucléaire

La présente sous-section n'est pas applicable à la réparation des dommages couverts par la loi du 22 juillet 1985 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire et par les arrêtés pris en exécution de celle-ci.

Section V

**L'indemnisation automatique
des usagers faibles de la route**

par Florence George²⁶⁰⁸

§ 1. L'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989

I. Historique

705. Genèse et ratio legis. Inspirée de la loi française du 5 juillet 1986 (appelée « loi Badinter »)²⁶⁰⁹ et plus généralement d'un mouvement international soucieux d'assurer une indemnisation aux victimes d'accidents de la circulation²⁶¹⁰, la loi du 30 mars 1994²⁶¹¹ a inséré, dans la loi du 21 novembre 1989²⁶¹², un article 29bis.

L'objectif poursuivi par le législateur consiste à offrir à la victime d'un accident de la circulation l'indemnisation de son préjudice corporel en mettant cette réparation à charge de l'assureur qui couvre la responsabilité du propriétaire ou du détenteur du véhicule, voire, à défaut d'assurance, au Fonds commun de garantie. L'indemnisation est ici davantage fondée sur une idée de solidarité. En arrière-plan, outre la volonté de lutter contre l'arriéré judiciaire, on transfère des charges financières qui étaient jusque-là assumées par les mutuelles de santé vers des assureurs privés²⁶¹³ dès lors que cette assurance est, depuis 1989, obligatoire.

Nous verrons que, à la suite des critiques doctrinales formulées à l'encontre de ce nouveau régime ainsi que de différents arrêts rendus par la Cour

²⁶⁰⁸ Chargée de cours à l'UNamur, chargée de cours invitée à l'UCLouvain, avocate au barreau de Liège-Huy.
²⁶⁰⁹ La loi n°85-677 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation.

²⁶¹⁰ Voy., sur cette évolution, H. DE RODE, *L'indemnisation des victimes faibles d'accidents de circulation. L'article 29bis*, Louvain-la-Neuve, Anthemis, 2008, pp. 7 et s.

²⁶¹¹ Loi du 30 mars 1994 portant des dispositions sociales, M.B., 31 mars 1994. Voy. plus particulièrement l'article 45.

²⁶¹² Loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, M.B., 8 décembre 1989.

²⁶¹³ B. DUBUISSON, « La loi du 19 janvier 2001, modifiant le régime d'indemnisation des usagers faibles de la route – "Cent fois sur le métier..." », in *L'indemnisation des usagers faibles de la route*, Bruxelles, Larcier, 2001, p. 586.

MANUEL DE DROIT DE LA RESPONSABILITÉ CIVILE

constitutionnelle (à l'époque Cour d'arbitrage), le législateur fut contraint à plusieurs reprises²⁶¹⁴ de revoir sa copie²⁶¹⁵.

706. Nature du régime²⁶¹⁶. Le régime mis en place va au-delà d'un régime de responsabilité objective lié au risque de la circulation dès lors qu'il permet l'indemnisation de la victime responsable de l'accident. Pour B. Dubuisson, auquel se rallient B. Kohl et L. Sauveur, il s'agit d'un régime de responsabilité objective qui déroge aux règles ordinaires de la responsabilité, et ce, « même si celle-ci devient purement abstraite et théorique puisque c'est l'assureur de la responsabilité qui doit se substituer au responsable pour la régler »²⁶¹⁷.

On ne pourrait davantage renvoyer, à proprement parler, à un mécanisme d'assurance directe en faveur des victimes vu qu'une indemnisation est prévue même en l'absence d'assurance²⁶¹⁸.

L'article 29bis qui constitue la pierre angulaire du régime est considérée comme une disposition d'ordre public²⁶¹⁹ dès lors que « le but du législateur n'est pas uniquement d'améliorer le sort des victimes des accidents de la circulation, mais aussi d'alléger les charges de la sécurité sociale »²⁶²⁰.

II. Les conditions d'application

707. Vue d'ensemble. Pour obtenir une indemnisation sur la base de l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989, la victime d'un accident de la circulation doit prouver la réunion de plusieurs conditions, à savoir :

- 1° un véhicule automoteur ;
- 2° un accident de la circulation ;
- 3° la survenance de l'accident sur un terrain public ou semi-public ;

²⁶¹⁴ Voy. la loi du 13 avril 1995 modifiant l'article 29bis et abrogeant l'article 29ter 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 ; la loi du 19 janvier 2001 modifiant diverses dispositions relatives au régime de l'indemnisation automatique des usagers de la route les plus vulnérables et des passagers de véhicules, *M.B.*, 21 février 2001.

²⁶¹⁵ H. DE RODE, *L'indemnisation des victimes faibles d'accidents de circulation. L'article 29bis, op. cit.*, pp. 8 et s.

²⁶¹⁶ Voy., sur cette question, J.-L. FAGNART, « L'article 29bis ou la responsabilité camouflée », *Bull. Ass.*, 2012, pp. 169-180 ; B. KOHL et L. SAUVEUR, « Le point sur l'indemnisation des victimes d'accident de la circulation », in P. LECOCQ et C. ENGELS (éd.), *Chronique de droit à l'usage des juges de paix et de police*, Bruges, la Charte, 2013, p. 244.

²⁶¹⁷ B. DUBUISSON, « La loi sur l'indemnisation automatique de certaines victimes d'accidents de la circulation ou l'art du "clair-obscur" », in *L'indemnisation automatique de certaines victimes d'accidents de la circulation. Loi du 30 mars 1994*, Bruxelles, Bruylant, 1995, p. 18, reproduit par B. KOHL et L. SAUVEUR, « Le point sur l'indemnisation des victimes d'accident de la circulation », in P. LECOCQ et C. ENGELS (éd.), *Chronique de droit à l'usage des juges de paix et de police, op. cit.*, p. 244.

²⁶¹⁸ H. DE RODE, *L'indemnisation des victimes faibles d'accidents de circulation. L'article 29bis, op. cit.*, pp. 10-11.

²⁶¹⁹ Cass., 17 mai 2000, *J.J.P.*, 2000, p. 422, *R.W.*, 2000-2001, p. 1056 : « Cette disposition légale, édictée pour la protection de ces victimes ou de leurs ayants droit ainsi que pour alléger les charges de l'INAMI, relève de l'ordre public. »

²⁶²⁰ T.-L. EEMAN, G. DE RIDDER et A.-M. NAVEAU, « L'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 », *Bull. Ass.*, 2008, p. 117. Voy. aussi Th. PAPART, « L'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 : Au pays de nulle part », *J.J.P.*, 2006, pp. 140-155.

4° l'implication du véhicule automoteur.

Conformément aux articles 8.4 du nouveau Code civil (ancien 1315) et 870 du Code judiciaire, la réunion de ces conditions doit être démontrée par la personne qui entend bénéficier du régime d'indemnisation²⁶²¹. La charge de la preuve repose donc sur l'utilisateur faible ou ses ayants droit.

Nous revenons ci-après sur l'ensemble de ces conditions.

A. Un véhicule automoteur

708. Définition de l'article 1^{er}. Cette condition est requise par le paragraphe 1^{er} de l'article 29bis qui fait expressément mention des « véhicules automoteurs ». Le paragraphe 3 de l'article 29bis dispose ensuite que, « [p]our l'application du présent article, il faut entendre par véhicules automoteurs tout véhicule visé à l'article 1^{er}, à l'exclusion de ceux visés à l'article 2bis, alinéa 1^{er} ».

Le régime d'indemnisation trouvera donc à s'appliquer si un/des véhicule(s) automoteur(s) au sens de l'article 1^{er} de la loi du 21 novembre 1989 est (sont) impliqué(s).

Aux termes de cet article 1^{er} :

« Pour l'application de la présente loi on entend :

Par véhicules automoteurs : les véhicules destinés à circuler sur le sol et qui peuvent être actionnés par une force mécanique sans être liés à une voie ferrée ; tout ce qui est attelé au véhicule est considéré comme en faisant partie.

Sont assimilées aux véhicules automoteurs, les remorques construites spécialement pour être attelées à un véhicule automoteur en vue du transport de personnes ou de choses et qui sont déterminées par le Roi. Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, préciser quels sont les moyens de transport relevant de la définition de véhicule automoteur. »

On note d'ores et déjà qu'outre la catégorie à proprement parler de véhicules automoteurs (n° 708), certains véhicules y sont assimilés (n° 709).

709. Notions de véhicule automoteur. Sont ainsi visés les véhicules répondant à plusieurs critères.

D'une part, le véhicule doit être destiné à circuler sur le sol. Sont ainsi exclus les véhicules destinés à circuler dans les airs (avion, hélicoptère, engins spatiaux) ou sur l'eau (bateau, kayak...)²⁶²².

D'autre part, le véhicule doit pouvoir être actionné par une force mécanique. Partant, si l'engin n'est mû que par une force humaine, il ne rentre pas dans la notion de véhicule automoteur. Sont donc exclus : les vélos, les skateboards, les trottinettes, les luges, brouettes, fiacres...

²⁶²¹ Cass., 15 novembre 2012, *Pas.*, 2012, p. 2229. Voy. aussi C.C., 7 mai 2020, *R.G.A.R.*, 2021, n° 15803.

²⁶²² Voy., sur le caractère constitutionnel de l'exclusion des véhicules destinés à la circulation fluviale, C.A., 21 décembre 2005, n° 193/2005, *Bull. Ass.*, 2006.

Par application de ces critères, on peut dès lors considérer comme véhicules automoteurs : les automobiles, camions, cyclomoteurs, autobus, car, tracteurs... que ceux-ci soient en marche ou à l'arrêt²⁶²³. Une simple possibilité de les actionner suffit²⁶²⁴.

L'article 1^{er}, alinéa 2, précise encore que ce qui est attelé au véhicule en fait partie (caravane, remorques, semi-remorques, véhicules remorqués).

Notons d'ores et déjà que l'émergence de nouveaux engins motorisés a suscité de nouvelles questions. Qu'en est-il en effet de l'application de l'article 29bis aux trottinettes électriques, hoverboards, segways, vélos électriques, monowheels, speed pedelec... (*infra*, n° 712) ?

710. Véhicules assimilés. Comme le précise l'article 1^{er} en son alinéa 3 sont assimilés à des véhicules automoteurs les « remorques construites spécialement pour être attelées à un véhicule automoteur en vue du transport de personnes ou de choses et qui sont déterminées par le Roi ».

711. Véhicules sur rails²⁶²⁵. L'extension du régime d'indemnisation de l'article 29bis aux véhicules sur rails résulte de la jurisprudence de la Cour constitutionnelle (anciennement Cour d'arbitrage).

À l'heure actuelle, l'article 29bis, § 1^{er}, alinéa 2, prévoit en effet qu'« [e]n cas d'accident de la circulation impliquant un véhicule automoteur lié à une voie ferrée, l'obligation de réparer les dommages prévus à l'alinéa précédent incombe au propriétaire de ce véhicule ». Pour les accidents impliquant des véhicules liés à la voie ferrée, c'est donc la société de transports publics, propriétaire du véhicule sur rails impliqué (et non l'assureur RC auto), qui sera débitrice de l'indemnisation²⁶²⁶.

²⁶²³ Véhicule en panne, véhicule stationné...

²⁶²⁴ Voy. H. DE RODE, *L'indemnisation des victimes faibles d'accidents de circulation. L'article 29bis, op. cit.*, p. 23, qui précise que « ce sont les caractéristiques du véhicule qui importent et non le fonctionnement du moteur lors de l'accident ». Voy. aussi Civ. Bruxelles, 30 novembre 2001, R.G.A.R., 2002, 13602 : « 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 ».

²⁶²⁵ Voy., sur cette question, B. DUBUISSON, « La loi du 19 janvier 2001, modifiant le régime d'indemnisation des usagers faibles de la route – "Cent fois sur le métier..." », in *L'indemnisation des usagers faibles de la route, op. cit.*, pp. 835-837 ; P. COLSON, « L'arrêt de la Cour constitutionnelle du 8 mars 2012 : un arrêt qui ne tient pas la route ? », J.L.M.B., 2012, pp. 1987-1998 ; Th. MALENGREAU, « La constitutionnalité de l'application de l'article 29bis aux passagers de véhicules sur rails quel que soit le lieu de survenance de l'accident », note sous C. const., 6 février 2014, J.L.M.B., 2014, pp. 835-837 ; M. BERNARD, « L'article 29bis et les passagers de véhicules liés à la voie ferrée », R.G.A.R., 2013, n° 15022 ; N. ESTIENNE, « Questions choisies en matière d'indemnisation des usagers faibles de la route », R.G.A.R., 2004, n° 13894 ; T.-L. EEMAN, A.-M. NAVEAU et A. RONDAO ALFACE, « L'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 : où en sommes-nous ? », in J. LOLY (dir.), *Droit du roulage. Questions choisies*, Limal, Anthemis, 2012, pp. 121 et s.

²⁶²⁶ La SNCB et les sociétés de tramways devront donc gérer elles-mêmes le risque ou couvrir leur responsabilité par une assurance ordinaire de responsabilité civile vu que l'obligation d'assurance prévue dans la loi du 21 novembre 1989 ne leur est pas applicable (art. 2 de la loi).

La modification est issue de la loi du 19 janvier 2001²⁶²⁷ adoptée pour répondre à l'inconstitutionnalité dénoncée par la Cour d'arbitrage dans son arrêt du 15 juillet 1998^{2628,2629}.

En l'espèce, un piéton avait été gravement blessé à la suite d'un accident impliquant un tramway de la STIB. Dans sa version initiale, l'article 29*bis* excluait les véhicules liés à la voie ferrée. Aucune indemnisation automatique n'était donc offerte aux victimes d'un accident de la circulation impliquant un véhicule sur rails. Le tribunal de police saisi du litige avait interrogé la Cour d'arbitrage sur la constitutionnalité de cette exclusion. La Cour avait alors répondu à la question préjudicielle en ces termes : « L'article 29*bis* 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 ».

Sont dès lors, par exemple, visés par l'article 29*bis* :

- l'accident qui survient à un passager qui descend du train sur le quai de la gare²⁶³⁰ ;
- l'accident qui survient à une dame victime d'une tentative de vol de sac à main qui tombe sur la voie et se fait heurter par une rame de métro²⁶³¹.

712. Nouveaux engins de déplacement. L'apparition d'accidents impliquant des trottinettes électriques, hoverboards, segways... a posé la délicate question de l'application de l'article 29*bis*²⁶³².

²⁶²⁷ Loi du 19 janvier 2001 modifiant diverses dispositions relatives au régime de l'indemnisation automatique des usagers de la route les plus vulnérables et des passagers de véhicules, *M.B.*, 21 février 2001. *C.A.*, 15 juillet 1998, *R.D.C.*, 1998, p. 652 et note C. VAN SCHOU BROECK. Voy., sur cet arrêt, N. ESTIENNE,

« Questions choisies en matière d'indemnisation des usagers faibles de la route », *op. cit.*, n° 13894.

²⁶²⁹ Voy. aussi l'arrêt du 26 juin 2002 (*C.A.*, 26 juin 2002, *Dr. circ.*, n° 2002/135, *M.B.*, 17 août 2002) : « 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. »

Voy. encore l'arrêt du 10 décembre 2003 (*C.A.*, 10 décembre 2003, *R.G.A.R.*, 2004, n° 13903) qui concernait l'exclusion des accidents provoqués par des trains faisant usage de la voie publique ou la croisant : « Pour les motifs indiqués dans l'arrêt n° 92/98 (du 15 juillet 1998), dans lequel la Cour a constaté que l'article 29*bis* de la loi R.C. automobile 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, la Cour estime que la disposition litigieuse est incompatible avec les articles 10 et 11 de la Constitution en ce qu'elle ne désigne pas de personne tenue à réparation. »

²⁶³⁰ Cass., 11 janvier 2010, *C.R.A.*, 2010, p. 283, *Pas.*, 2010, p. 59, *J.L.M.B.*, 2010, p. 778.

²⁶³¹ Pol. Bruxelles, 22 mai 2015, *C.R.A.*, 2015, p. 17.

²⁶³² Sur les speed pedelec et la notion de véhicule automoteur, la Cour de cassation, dans son arrêt du 7 avril 2022, a posé la question préjudicielle suivante à la Cour de Justice : « L'article 1.1 de la directive 2009/103/CE du 16 septembre 2009 du Parlement européen et du Conseil concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité, telle que d'application avant sa modification par la directive 2021/2118 du 24 novembre 2021 du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive précitée, où les "véhicules" sont définis comme "tous les véhicules automoteurs destinés à circuler sur le sol et qui peuvent être actionnés par une force mécanique, sans être liés à une voie ferrée, ainsi que les remorques, même non attelées", doit-il être interprété en ce sens qu'un vélo électrique ("speed pedelec") dont le moteur offre uniquement une assistance au pédalage de sorte que le vélo ne peut avancer de façon autonome, sans force musculaire, mais uniquement par l'utilisation combinée de

MANUEL DE DROIT DE LA RESPONSABILITÉ CIVILE

Afin de mettre un terme aux incertitudes²⁶³³, le législateur a adopté la loi du 2 mai 2019²⁶³⁴ qui vient modifier l'article 2*bis* et l'article 29*bis* de la loi de 1989²⁶³⁵.

D'une part, l'article 2*bis* prévoit désormais que :

« Ne sont pas soumis à l'obligation d'assurance visée à l'article 2, § 1^{er}, les véhicules automoteurs visés à l'article 1^{er}, alinéa 1^{er}, qui par la force mécanique ne dépassent pas 25 km/h.

Restent soumis à l'obligation d'assurance visée à l'article 2, § 1^{er}, les cyclomoteurs de classe A tels que définis à l'article 2, 2.17, 1), de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique. »²⁶³⁶

Partant, les nouveaux engins de déplacement motorisés qui dépassent la vitesse de 25 km/h sont soumis à la même obligation d'assurance que les véhicules automoteurs.

D'autre part, l'article 29*bis*, § 3, prévoit :

« § 3. Pour l'application du présent article, il faut entendre par véhicules automoteurs tout véhicule visé à l'article 1^{er}, à l'exclusion de ceux visés à l'article 2*bis*, alinéa 1^{er}. »

Cela signifie que les accidents qui impliquent uniquement un véhicule automoteur qui ne peut dépasser 25 km/h ne donneront pas lieu à une indemnisation automatique des usagers faibles.

C'est le pilote, l'assurance RC vie privée du pilote et, à défaut, le Fonds commun de garantie belge qui sera tenu d'indemniser le dommage causé par sa faute.

À l'inverse, les véhicules automoteurs qui, par la force mécanique, dépassent 25 km/h sont soumis à l'obligation d'assurance RC auto et, en cas de sinistre causé à un usager faible, donneront droit à une indemnisation automatique.

Une tout autre question consiste à déterminer si le pilote d'un véhicule motorisé qui ne dépasse pas 25 km/h qui est victime d'un accident de circulation impliquant un autre véhicule automoteur dont la vitesse dépasse les

la force du moteur et de la force musculaire et un vélo électrique muni d'une fonction "boost" qui permet au vélo, après enfoncement du bouton "boost", d'accélérer sans pédalage jusqu'à une vitesse de 20 km/h, mais sur lequel la force musculaire est nécessaire pour pouvoir utiliser la fonction "boost", ne sont pas des véhicules au sens de ladite directive ? » (C.R.A., 2022/4, p. 3).

²⁶³³ Et notamment les difficultés d'application de l'arrêté royal du 21 juillet 2016 modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique et l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire (M.B., 9 septembre 2016).

²⁶³⁴ Loi du 2 mai 2019 portant dispositions diverses en matière d'économie, M.B., 22 mai 2019. Voy., plus spécifiquement, les articles 43 à 46 qui modifient la loi du 21 novembre 1989.

²⁶³⁵ Voy. not. V. PIRE, « La protection des utilisateurs d'engins de mobilité douce et des tiers lésés : la quadrature du cercle », R.G.A.R., 2020, n° 15670.

²⁶³⁶ Voy. toutefois C.C., 28 janvier 2021, n° 15/2021, R.G.A.R., 2021, p. 15780, qui décide, sur question préjudicielle, que « [l']article 2*bis*, alinéa 1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989, tel qu'il a été inséré par l'article 43 de la loi du 2 mai 2019, viole les articles 10 et 11 de la Constitution, en ce qu'il dispose que les véhicules automoteurs visés à l'article 1^{er}, alinéa 1^{er}, qui, par la force mécanique, ne dépassent pas 25 km/h, sont exonérés de l'obligation d'assurance visée à l'article 2, § 1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989, sans prendre en considération la masse de ces véhicules automoteurs ».

25 km/h peut se prévaloir du statut d'usager faible. Nous verrons ci-dessous, qu'il faut y répondre par l'affirmative (*infra*, n° 724).

713. Exclusion des fauteuils roulants automoteurs. Dans son ancienne mouture, l'article 29*bis*, § 3, excluait du régime les « fauteuils roulants automoteurs susceptibles d'être mis en circulation par une personne handicapée »²⁶³⁷. Leur vitesse peu élevée et le faible risque qu'ils présentaient justifiaient l'exclusion²⁶³⁸.

La loi du 2 mai 2019²⁶³⁹, adoptée pour répondre à l'essor des nouveaux engins de déplacement a toutefois remplacé le paragraphe 3. Celui-ci prévoit désormais que, « [p]our l'application du présent article, il faut entendre par véhicules automoteurs tout véhicule visé à l'article 1^{er}, à l'exclusion de ceux visés à l'article 2*bis*, alinéa 1^{er} ». Cet article 2*bis*, dans sa version modifiée et actualisée, exclut du régime les véhicules automoteurs qui, par la force mécanique, ne dépassent pas 25 km/h.

La loi du 2 mai 2019 ne supprime dès lors l'exception qu'en apparence, puisque les fauteuils roulants susceptibles d'être mis en circulation ne dépassent en principe pas les 25 km/h.

B. Un accident de la circulation

714. Notion d'accident. À défaut de définition dans la loi du 21 novembre 1989, il convient de s'en remettre à la définition habituelle de l'accident entendu comme « un événement soudain et involontaire »²⁶⁴⁰ ou encore un événement soudain et imprévu, générateur d'un dommage²⁶⁴¹.

Contrairement à ce que laisse présager la définition d'accident, le sinistre volontaire (à savoir l'hypothèse où l'accident est causé volontairement par le conducteur du véhicule) est également couvert.

L'article 29*bis*, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, *in fine* prévoit expressément que « [l]a présente disposition s'applique également si les dommages ont été causés volontairement par le conducteur ».

715. Un accident de la circulation. La notion d'« accident de la circulation » n'est pas davantage définie, raison pour laquelle ses contours font débat devant les cours et tribunaux.

On notera d'ailleurs que la question se pose dans les mêmes termes lorsqu'il s'agit de déterminer la compétence du tribunal de police au regard de l'article 601*bis* du Code judiciaire, lequel précise que, « [q]uel qu'en soit le montant, le tribunal de police connaît de toute demande relative à la réparation d'un

²⁶³⁷ Cet article avait été modifié par la loi du 13 avril 1995 vu le faible danger que présentaient ces engins de déplacement.

²⁶³⁸ Projet de loi portant des dispositions sociales, *Doc. parl.*, Sénat, 1993-1994, n° 980-1, p. 34.

²⁶³⁹ Loi du 2 mai 2019 portant dispositions diverses en matière d'économie, *M.B.*, 22 mai 2019. Voy., plus spécifiquement, les articles 43 à 46 qui modifient la loi du 21 novembre 1989.

²⁶⁴⁰ H. DE RODE, *L'indemnisation des victimes faibles d'accidents de circulation. L'article 29bis, op. cit.*, p. 23.

²⁶⁴¹ B. DUBUISSON et B. DE CONINCK, « L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation. Présentation générale – Rapport belge », in Grerca, *L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation en Europe*, Bruxelles, Bruylant, 2015, p. 28.

MANUEL DE DROIT DE LA RESPONSABILITÉ CIVILE

dommage résultant d'un accident de la circulation ou d'un accident ferroviaire même si celui-ci est survenu dans un lieu qui n'est pas accessible au public »²⁶⁴². La jurisprudence y relative est donc éclairante pour notre sujet, même si le champ d'application de l'article 29bis demeure, pour certains auteurs, plus restreint²⁶⁴³. L'arrêt du 5 juin 2020 de la Cour de cassation²⁶⁴⁴ s'inscrit toutefois dans une logique – bien qu'inachevée – d'uniformisation des notions.

Comme le relève la jurisprudence, « déterminer si l'accident constitue un accident de la circulation est une question de pur fait qui relève de l'appréciation du juge du fond »²⁶⁴⁵.

Tantôt la doctrine considère qu'il s'agit d'un accident « causé par un véhicule utilisé dans la circulation comme un instrument de déplacement »²⁶⁴⁶. Tantôt la jurisprudence décide qu'« il faut mais il suffit que l'accident soit lié à la circulation sur la voie publique (dans le même sens, la définition donnée à l'accident de la circulation routière par l'article premier de la Convention sur la loi applicable en matière de la circulation routière conclue à La Haye le 4 mai 1971 et intégrée par l'ordre juridique belge par la loi du 10 février 1975 : “Par accident de la circulation routière, on entend tout accident concernant un ou des véhicules automoteurs ou non et qui est lié à la circulation sur la voie publique, sur un terrain ouvert au public ou sur un terrain non public mais ouvert à un certain nombre de personnes ayant le droit de le fréquenter”) »²⁶⁴⁷.

D'une part, il convient d'avoir égard à l'existence d'un lien, d'une participation avec la circulation (l'accident doit être « lié à la circulation sur la voie publique »²⁶⁴⁸). Cette participation à la circulation « s'entend de l'usage par un véhicule d'une voie de communication en vue de transporter une personne ou une chose d'un lieu à un autre »²⁶⁴⁹. D'autre part, l'accident doit constituer la survenance d'un risque de la circulation²⁶⁵⁰ (par opposition à

²⁶⁴² Voy. F. DEBLATON, « L'arrêt du 5 juin 2020 de la Cour de cassation : vers une uniformisation de la notion d'accident de la circulation ? – Zoom sur les origines de l'incertitude », *J.T.*, 2021/33, pp. 669-675.

²⁶⁴³ C. EYBEN et P. JADOUL, « L'indemnisation automatique des “usagers faibles” dans la jurisprudence de la Cour de cassation (2000-2007) », in *Liber amicorum Michel Mahieu*, Bruxelles, Larcier, 2008, p. 217. Voy., sur cette question, F. DEBLATON, « L'arrêt du 5 juin 2020 de la Cour de cassation : vers une uniformisation de la notion d'accident de la circulation ? – Zoom sur les origines de l'incertitude », *op. cit.*, pp. 669-675.

²⁶⁴⁴ Cass., 5 juin 2020, *J.T.*, 2021, p. 684, note F. DEBLATON.

²⁶⁴⁵ Pol. Verviers, 13 octobre 2008, *J.L.M.B.*, 2009, pp. 1313-1317.

²⁶⁴⁶ D. PHILIPPE, « Les conditions de la nouvelle loi. L'implication du véhicule automoteur », in B. DUBUISSON, *L'indemnisation automatique de certaines victimes d'accident de la circulation. Loi du 30 mars 1994*, coll. Droit des assurances, n° 8, Louvain-la-Neuve/Bruxelles, Academia/Bruylant, 1995, p. 54, cité par H. DE RODE, *L'indemnisation des victimes faibles d'accidents de circulation. L'article 29bis, op. cit.*, p. 17.

²⁶⁴⁷ Pol. Verviers, 13 octobre 2008, *J.L.M.B.*, 2009, p. 1313. Voy. aussi Civ. Bruxelles, 30 novembre 2001, *R.G.A.R.*, 2002 n° 13602.

²⁶⁴⁸ Cass., 9 janvier 2004, *Bull. Ass.*, 2004, p. 481, *R.G.A.R.*, 2004, n° 13904.

²⁶⁴⁹ Cass., 6 janvier 2012, *Bull. Ass.*, 2012/3, p. 350. L'affaire concernait un passager blessé au bras à la suite de tirs provenant des forces spéciales d'intervention.

²⁶⁵⁰ Cass., 15 mai 2008, n° C.07.0306.N., *R.W.*, 2010-2011, p. 22, note C. VAN SCHOUBROECK. Voy. aussi Cass., 20 janvier 2014, *Pas.*, 2014, p. 154.

un risque d'exploitation), à savoir que le véhicule doit être utilisé comme un engin de déplacement²⁶⁵¹.

Toujours est-il qu'il convient d'interpréter de façon très large la notion d'accident de la circulation²⁶⁵². Le véhicule impliqué, au moment de l'accident, « participe ou se rattache directement ou indirectement, à la circulation comme un instrument de déplacement »²⁶⁵³.

Dans ses conclusions précédant l'arrêt de la Cour de cassation du 9 juin 2004²⁶⁵⁴, l'avocat général Werquin rompt également une lance en faveur d'une interprétation large : « 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. Le principe a été confirmé au cours des travaux préparatoires : la circulation vise non seulement les véhicules en mouvement mais aussi les véhicules immobilisés, abandonnés, à l'arrêt ou en stationnement. Il résulte du critère d'accident de la circulation qu'il faut au moins [que] l'un des véhicules ou l'une des parties circule au sens où l'on entend normalement ce terme. »

Furent ainsi considérés en Belgique (ou en France) comme accidents de la circulation²⁶⁵⁵ :

- la situation d'une petite fille assise à l'arrière du véhicule conduit par sa maman qui reçoit une balle perdue provenant d'une fusillade²⁶⁵⁶ ;
- le passager d'un conducteur recherché par les forces de l'ordre qui est blessé par un policier lors du passage d'un barrage²⁶⁵⁷ ;
- descente d'un train à l'arrêt (même après le coup de sifflet du conducteur)²⁶⁵⁸ ;
- le passager qui se fracture une jambe en sortant d'un véhicule à l'arrêt²⁶⁵⁹ ;
- la victime qui fait une chute dans un autobus à la suite du freinage de ce dernier²⁶⁶⁰ ;
- le piéton qui trébuche sur le tuyau de vidange d'un camion-citerne posé sur le trottoir²⁶⁶¹ ;
- le promeneur qui reçoit dans l'œil une pierre projetée par une machine agricole attelée à un tracteur qui travaille dans un champ²⁶⁶² ;

²⁶⁵¹ Voy. B. DUBUISSON et B. DE CONINCK, « L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation. Présentation générale – Rapport belge », in Grerca, *L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation en Europe*, op. cit., p. 29. Voy. aussi, Liège, 27 janvier 2021, R.G.A.R., 2021, p. 15771.

²⁶⁵² Cass., 20 octobre 1998 et Cass., 3 novembre 1998, cités par P. COLETTE, « L'indemnisation automatique des usagers faibles de la route », *Consilio*, 2001, liv. 1-2, pt 2.

²⁶⁵³ N. ESTIENNE, « Questions choisies en matière d'indemnisation des usagers faibles de la route », op. cit., n° 13894/6.

²⁶⁵⁴ Cass., 9 janvier 2004, *Bull. Ass.*, 2004 p. 481, R.G.A.R., 2004, n° 13904.

²⁶⁵⁵ Les exemples sont issus de P. COLETTE, « L'indemnisation automatique des usagers faibles de la route », op. cit., pp. 3-26 ; H. DE RODE, *L'indemnisation des victimes faibles d'accidents de circulation. L'article 29bis*, op. cit., p. 20 ; B. KOHL et L. SAUVEUR, « Le point sur l'indemnisation des victimes d'accident de la circulation », in P. LECOCQ et C. ENGELS (éd.), *Chronique de droit à l'usage des juges de paix et de police*, op. cit., p. 254.

²⁶⁵⁶ Civ. Bruxelles, 30 novembre 2001, R.G.A.R., 2002, n° 13602. Le pourvoi introduit contre cette décision fut rejeté par la Cour de cassation (Cass., 9 janvier 1994, R.G.A.R., 2004, n° 13904).

²⁶⁵⁷ Cass., 6 janvier 2012, *Bull. Ass.*, 2012/3, p. 350, C.R.A., 2012, p. 71, note Th. PAPART.

²⁶⁵⁸ Civ. Anvers (div. Turnhout), 26 octobre 2018, R.W., 2020-2021, p. 913.

²⁶⁵⁹ Pol. Hasselt, 4 septembre 1997, R.D.C., 197, p. 802, cité par P. COLETTE, « L'indemnisation automatique des usagers faibles de la route », op. cit., pt 2.

²⁶⁶⁰ Pol. Bruges, 19 mai 1998, *Dr. circ.*, 99/50.

²⁶⁶¹ Cass. fr., 4 avril 1995, *D.*, 1996, J., p. 113.

²⁶⁶² Cass. fr., 31 mars 1993, *D.*, 1994 (somm.), p. 17.

MANUEL DE DROIT DE LA RESPONSABILITÉ CIVILE

- le passager d'un véhicule blessé par une chute de pierres tombées d'un talus sur le pare-brise²⁶⁶³ ;
- La chute d'un passager d'un bus à l'arrêt qui glisse sur une substance indéterminée qui s'était répandue sur le sol²⁶⁶⁴.

Dans la jurisprudence plus ancienne, n'avaient pas été considérés comme accidents de la circulation :

- le cas d'une voiture piégée bourrée d'explosifs qui engendre, à la suite de l'explosion, des dommages corporels²⁶⁶⁵ ;
- la chute d'un panneau publicitaire sur une voiture garée dans un parking²⁶⁶⁶ ;
- l'incendie d'un véhicule en stationnement qui se propage à un autre véhicule lui aussi en stationnement²⁶⁶⁷.

716. Quid des véhicules-outils ? La notion d'accident de la circulation a suscité de nombreuses interrogations en présence de « véhicule-outil » (p. ex., tracteur, camion...). L'enjeu de cette controverse visait principalement à déterminer qui de l'assureur RC auto ou de l'assureur exploitation devait intervenir en cas d'accident impliquant un véhicule-outil. En d'autres termes, doit-on faire application de l'article 29*bis* lorsque l'accident implique un engin de chantier, une machine agricole ?

Au fil du temps, un critère semble s'être dégagé et consiste à déterminer si le véhicule-outil participe à la circulation ou s'il est exclusivement utilisé dans sa fonction d'exploitation.

Ainsi, dans son arrêt du 23 octobre 1984, la Cour de justice Benelux a estimé :

« La circonstance que les dommages sont causés par un véhicule automoteur qui n'est pas conçu, ou ne l'est pas uniquement, pour le transport de personnes ou de choses sur des routes ou des terrains, mais pour servir, exclusivement ou non, d'engin destiné à réaliser des opérations autres que pareil transport, et que ces dommages sont causés alors que le véhicule automoteur est utilisé ainsi en tant qu'engin n'empêche pas de considérer que le véhicule automoteur participait à la circulation à ce moment-là. En particulier lorsqu'en se déplaçant sur une voie publique ou un terrain au sens de l'article 2, § 1^{er}, le véhicule automoteur cause des dommages d'une manière qui est caractéristique des dommages provoqués par des véhicules automoteurs dans la circulation, le fait de l'utilisation concomitante du véhicule automoteur comme engin, au sens précité, ne saurait empêcher de considérer que les dommages ont été causés dans la circulation.

La simple circonstance qu'au moment où il a causé les dommages, le véhicule automoteur, en effectuant les opérations en cause, se déplaçait à l'aide de ses roues afin de prendre la bonne position, n'impose pas pour autant de conclure que les dommages ont été causés dans la circulation ; spécialement, ceci ne sera pas 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.

²⁶⁶³ Cass. fr., 8 novembre 1995, *D.*, 1996, t. I, p. 163 ; Cass. fr., 17 décembre 1997, *Bull.*, 1997, t. I, p. 314.

²⁶⁶⁴ Cass., 5 juin 2020, n° C.18.0432.F, www.juportal.be. La Cour précise qu'il n'est pas nécessaire que le dommage soit en rapport avec la participation du véhicule à la circulation.

²⁶⁶⁵ M. Arts, Rapport au nom de la Commission de la Justice cité par P. COLETTE, « L'indemnisation automatique des usagers faibles de la route », *op. cit.*, pt 2.

²⁶⁶⁶ Pol. Bruges, 15 septembre 2005, *C.R.A.*, 2006, p. 490.

²⁶⁶⁷ Civ. Bruxelles, 13 septembre 2005, *C.R.A.*, 2006, p. 493.

Le fait qu'avant d'être mis en action comme "engin" et d'avoir causé des dommages, le véhicule automoteur s'est rendu sur le lieu du travail et a ainsi pris part à la circulation n'impose pas pour autant de conclure que les dommages causés ensuite, lors de son utilisation comme engin, doivent être réputés causés dans la circulation »²⁶⁶⁸.

Notre Cour de cassation, dans son arrêt du 5 décembre 2003²⁶⁶⁹, fait application de cette jurisprudence pour rejeter le pourvoi introduit à l'encontre d'une décision qui avait refusé de faire application de l'article 29bis aux motifs que le véhicule-outil ne participait pas à la circulation.

En l'espèce, le conducteur d'un camion dont la benne était en position haute fut électrocuté lors de la manœuvre de descente. Cette électrocution eut lieu au moment d'empoigner la main courante de la « finisseuse », attachée à ce camion, qui épandait du tarmac sur la chaussée. L'accident fut en réalité provoqué par un arc électrique dû au rapprochement de la benne et d'une ligne à haute tension. La Cour de cassation décide que justifie légalement sa décision le juge qui considère 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.

Il convient dès lors de vérifier, dans les faits, si le véhicule-outil peut être rattaché à la circulation comme instrument de déplacement tout en recherchant si les dommages causés sont caractéristiques de ceux qui résultent d'un accident de la circulation²⁶⁷⁰. Seront donc exclus de régime de l'article 29bis les véhicules-outils qui sont exclusivement utilisés dans leur fonction d'exploitation.

Sont couverts par l'article 29bis²⁶⁷¹ :

- l'accident qui survient lorsqu'un tracteur tire une remorque pleine de bottes de paille du champ vers la ferme²⁶⁷² ;
- l'accident qui survient alors que le véhicule-outil est occupé à un travail précis et se déplace. Il y a accident de la circulation, car, « à la fonction d'outil s'ajoute celle de déplacement qui est trop consubstantielle à l'idée de circulation pour exclure l'application de l'article 29bis »²⁶⁷³ ;

²⁶⁶⁸ C.J. Benelux, 23 octobre 1984, *J.T.*, 1985, p. 666.

²⁶⁶⁹ Cass., 5 décembre 2003, *J.L.M.B.*, 2004, p. 1233.

²⁶⁷⁰ Voy. également Cass., 15 novembre 2012, *R.G.A.R.*, 2013, n° 14972 : « Par ces énonciations, d'où il résulte que le camion-benne, véhicule automoteur qui a joué un rôle dans l'accident, circulait au moment de celui-ci sur la voie publique pour y effectuer le transport de personnes et de choses, le jugement attaqué justifie légalement sa décision que les dommages ont été subis par la victime dans un accident de la circulation impliquant un véhicule automoteur au sens de l'article 29bis, § 1^{er}, alinéa 1^{er}. » L'accident impliquait un camion benne (camion poubelle) au moment où le camion était utilisé comme instrument de déplacement des personnes et des déchets. En l'espèce, Monsieur B. s'était en effet tordu le pied en effectuant le ramassage des poubelles sur la voie publique. C'est donc à bon droit, estime la Cour, que le juge statuant en degré d'appel avait retenu l'application de l'article 29bis.

²⁶⁷¹ Les exemples sont notamment issus de H. DE RODE, *L'indemnisation des victimes faibles d'accidents de circulation. L'article 29bis*, *op. cit.*, p. 19. Voy. aussi B. KOHL et L. SAUVEUR, « Le point sur l'indemnisation des victimes d'accident de la circulation », in P. LECOCQ et C. ENGELS (éd.), *Chronique de droit à l'usage des juges de paix et de police*, *op. cit.*, pp. 254-255.

²⁶⁷² Exemple imaginé et donné à titre illustratif par N. ESTIENNE, « Questions choisies en matière d'indemnisation des usagers faibles de la route », *op. cit.*, n° 13894/6.

²⁶⁷³ Pol. Mons, 22 mai 2007, *C.R.A.*, 2007, p. 380.

MANUEL DE DROIT DE LA RESPONSABILITÉ CIVILE

- l'accident qui survient sur la voie publique et qui résulte de la chute d'un chargement d'un véhicule²⁶⁷⁴ ;
- l'accident qui survient lorsqu'une balayeuse publique avance sur la voie publique pour nettoyer cette dernière²⁶⁷⁵ ;
- l'accident qui survient lors de la mise en circulation du véhicule pour le déchargement de sable de la benne d'un camion²⁶⁷⁶ ;
- l'accident qui survient sur un terrain industriel, utilisé pour un déplacement et non une manœuvre avec le constat d'un dommage caractéristique d'un véhicule automoteur dans la circulation²⁶⁷⁷ ;
- l'accident d'un tracteur transportant des palettes sur un terrain ouvert à un certain nombre de personnes, lorsque ce tracteur se déplace autrement qu'en outil de chantier²⁶⁷⁸.

Sont, en revanche, exclus du bénéfice de l'article 29bis :

- l'accident qui survient lors du déchargement de sable à l'occasion d'une livraison au moyen d'une benne à bascule fixée sur un tracteur avec remorque²⁶⁷⁹ ;
- l'accident survenu lors du déplacement accidentel et involontaire d'un camion qui trouve son origine dans la mise en marche du moteur aux fins de faire fonctionner la grue qui est fixée sur celui-ci et qui s'opère sans vérification préalable de ce que le levier de vitesse était bien au point mort²⁶⁸⁰ ;
- l'accident qui résulte de la manœuvre du bras de la pelle pour soulever une faucheuse circulaire afin de la poser sur une remorque alors que l'engin est à l'arrêt (utilisation comme outil accomplissant un travail spécifique)²⁶⁸¹ ;
- l'accident qui survient lors de manœuvres exécutées par l'excavateur en tant qu'engin, utilisé sur un chantier protégé par des barrières le séparant de la chaussée. Cet engin n'était pas utilisé pour transporter une personne ou une chose d'un lieu à un autre et ne participait pas à la circulation routière²⁶⁸².

717. *Quid des accidents de compétition ?* L'article 8 de la loi de 21 novembre 1989 dispose 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^{er}.

Cette autorisation ne dispense pas de celles qui sont requises par d'autres dispositions légales ou réglementaires. »

La question de savoir si les accidents dont sont victimes les spectateurs de compétitions de véhicules automoteurs (courses automobiles, quads, moto-cross...) peuvent être qualifiés d'accidents de la circulation est restée entière jusqu'en 2008. La question se posait également dans les mêmes termes pour les copilotes. Elle divisait tant la doctrine que la jurisprudence²⁶⁸³.

²⁶⁷⁴ Cass., 12 juin 1989, *Pas.*, 1989, I, p. 1091 ; Comm. Gand, 22 avril 1996, *Bull. Ass.*, 1996, p. 648.

²⁶⁷⁵ Pol. Bruxelles, 11 janvier 2011, *C.R.A.*, 2011, p. 189.

²⁶⁷⁶ Cass., 12 février 1993, *Bull. Ass.*, 1993, p. 458, note J. MUYLDERMANS.

²⁶⁷⁷ Pol. Flandre orientale div. Alost, 27 novembre 2019, *T.G.R.-T.W.V.R.*, 2020, p. 18.

²⁶⁷⁸ Pol. Bruxelles, 12 juin 2020, *C.R.A.*, 2020, liv. 5, p. 28.

²⁶⁷⁹ Anvers, 24 juin 1993, *D. circ.*, 1994, p. 74.

²⁶⁸⁰ Bruxelles, 14 septembre 2004, *R.G.A.R.*, 2006, n° 14113.

²⁶⁸¹ Civ. Marche-en-Famenne, 10 avril 2006, *C.R.A.*, 2007, p. 98.

²⁶⁸² Liège, 27 janvier 2021, *Bull. ass.*, 2022, p. 167.

²⁶⁸³ Voy. H. DE RODE, *L'indemnisation des victimes faibles d'accidents de circulation. L'article 29bis, op. cit.*, p. 21, avec les références jurisprudentielles citées, et N. ESTIENNE, « Questions choisies en matière d'indemnisation des usagers faibles de la route », *op. cit.*, n° 13894, avec les références citées.

D'un côté, certains auteurs défendaient l'idée qu'il fallait donner une interprétation uniforme à la notion d'accident de la circulation, tant pour l'article 29bis que pour l'article 601bis du Code judiciaire. De plus, ces auteurs alléguaient que, par définition, un véhicule qui participe à une compétition se déplace et participe à la circulation²⁶⁸⁴.

De l'autre, d'aucuns estimaient que le risque sportif lié à de telles courses s'éloignait du risque normal lié à la circulation²⁶⁸⁵.

Cette controverse a connu une première évolution avec deux arrêts du 25 janvier 2008 de notre Cour de cassation²⁶⁸⁶.

Dans la première affaire, un preneur de son pour la RTBF avait été heurté lors du rallye de Sombreffe par un participant ayant perdu le contrôle de son véhicule. Le tribunal de police conclut à l'inapplicabilité de l'article 29bis et est confirmé en degré d'appel. Le pourvoi reproche notamment au juge de n'avoir pas constaté en l'espèce que le dommage n'était pas caractéristique des dommages provoqués par les véhicules. La Cour déclare le pourvoi fondé et censure la décision d'appel :

« En décidant qu'un accident qui implique "une voiture pilotée à l'occasion d'un rallye sur un circuit fermé à d'autres véhicules que ceux en compétition" [...] ne relève pas de la notion de circulation requise par l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 dès lors que le véhicule litigieux était utilisé au titre d'instrument d'un jeu sportif, voire de spectacle", le jugement attaqué viole cette disposition. »

La seconde affaire concernait un accident survenu lors d'une compétition de motocross au cours de laquelle un spectateur avait été heurté. Les juges du fond considérèrent que l'article 29bis trouvait à s'appliquer. Le pourvoi en cassation formé par l'assureur fut rejeté aux motifs que :

« La notion d'accident de la circulation au sens de cette disposition vise aussi bien un accident de la circulation routière impliquant un véhicule automoteur empruntant la voie publique que pareil accident survenu sur les terrains ouverts au public et les terrains non publics mais ouverts à un certain nombre de personnes.

²⁶⁸⁴ N. ESTIENNE, « Questions choisies en matière d'indemnisation des usagers faibles de la route », *op. cit.*, n° 13894 ; J.-Fr. 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'ULB le 26 octobre 1999, Bruxelles, Kluwer, 2001, p. 38 ; P. ALLARY, « Artikel 29bis W.A.M. 1989: toepassing de lege lata op ongevallen tijdens snelheids-, regelmatigheids-, behendighedsritten of -wedstrijden », *Bull. Ass.*, 2007, p. 381.

²⁶⁸⁵ C. EYBEN, « La notion d'accident de circulation, une définition risquée ou l'inapplication du régime d'indemnisation automatique aux accidents de compétition », in B. DUBUISSON et P. JADOUL (dir.), *L'indemnisation des usagers faibles de la route*, Bruxelles, Larcier, Les Dossiers du J.T., n° 35, 2002, pp. 50-85 ; C. EYBEN, « L'article 29bis et les accidents de compétition : zones d'ombre persistantes », *R.G.A.R.*, 2009, n° 14473/3. L'auteur invoque l'étendue de la garantie spéciale, la confusion du lieu et de la notion d'accident de la circulation et l'application de la jurisprudence de la Cour de justice Benelux concernant les véhicules-outils.

²⁶⁸⁶ Cass., 25 janvier 2008, C.R.A., 2008/4, p. 272, note F. FERON et Cass., 25 janvier 2008, J.T., 2008, p. 231. Voy., sur ces deux arrêts, C. EYBEN, « L'article 29bis et les accidents de compétition : zones d'ombre persistantes », *op. cit.*, n° 14473/4 et s.

MANUEL DE DROIT DE LA RESPONSABILITÉ CIVILE

De la circonstance que le véhicule automoteur impliqué participe au moment de l'accident à une compétition sportive, il ne peut se déduire que l'accident ne constitue pas un accident de la circulation au sens de la disposition précitée. »

Dans son arrêt du 15 mai 2008²⁶⁸⁷, la Cour confirme les enseignements des deux arrêts précités et met un terme à la controverse²⁶⁸⁸. En l'espèce, un accident eut lieu sur un circuit fermé lors du championnat belge de moto. Un photographe professionnel fut heurté par la moto d'un participant qui venait de faire une chute. La juridiction d'appel avait retenu l'existence d'un accident de circulation. Cette décision ne fut pas censurée par la Cour :

« Les juges d'appel ont ainsi pu décider, sans violer les dispositions légales invoquées, que le fait que le véhicule automoteur a été utilisé en l'espèce comme véhicule de sport n'empêche pas que le dommage doive être considéré comme ayant été causé dans la circulation, et ont pu rejeter la thèse de la demanderesse suivant laquelle la notion de circulation serait totalement étrangère à un concours de rallye motorisé. »

C. Un accident sur un terrain public ou semi-public

718. Principe. L'article 29bis précise que l'accident doit être survenu « aux endroits visés à l'article 2, § 1^{er}, à savoir “la voie publique, les terrains ouverts au public et les terrains non publics mais ouverts à un certain nombre de personnes ayant le droit de les fréquenter” ».

Sont donc exclus du champ de l'article 29bis les terrains exclusivement privés²⁶⁸⁹. Cette exclusion se justifie par souci d'éviter les fraudes.

La ligne de démarcation entre terrain non public, mais ouvert à un certain nombre de personnes, et terrain privé est parfois ténue.

Conformément à la jurisprudence de la Cour de cassation²⁶⁹⁰, le terrain ouvert à un certain nombre de personnes ayant le droit de le fréquenter « s'entend des lieux qui, quoique privés, sont accessibles en permanence à des catégories déterminées de personnes, tels les préposés, clients, fournisseurs, visiteurs ou passagers ». À l'inverse, un terrain privé « ne serait accessible qu'aux propriétaires ou aux occupants »²⁶⁹¹.

²⁶⁸⁷ Cass., 15 mai 2008, n° C.07.0306.N., R.W., 2010-2011, p. 22, note C. VAN SCHOU BROECK.

²⁶⁸⁸ Voy., toutefois, sur les incertitudes qui subsistent, C. EYBEN, « L'article 29bis et les accidents de compétition : zones d'ombre persistantes », *op. cit.*, n° 14473.

²⁶⁸⁹ La Cour d'arbitrage n'a pas jugé cette exclusion anticonstitutionnelle : C.A., 6 novembre 2002, n° 158/2002, R.G.A.R., 2003, n° 13761.

²⁶⁹⁰ Cass., 12 octobre 2005, R.A.B.G., 2006, p. 1425, R.G.A.R., 2007, n° 14203. La Cour tranche la portée de la notion « les terrains non publics mais ouverts à un certain nombre de personnes » de l'article 28 des lois coordonnées relatives à la police de la circulation routière.

²⁶⁹¹ H. DE RODE, *L'indemnisation des victimes faibles d'accidents de circulation. L'article 29bis*, *op. cit.*, p. 16, qui renvoie à Cass., 12 octobre 2015, R.G.A.R., 2007, n° 203, *Pas.*, 2005, p. 1906, R.A.B.G., 2006, p. 1425, note S. VEREECKEN : « Attendu que, de la circonstance que les occupants d'un immeuble, fussent-ils nombreux, aient en permanence accès par une voirie étendue au parking privé qui le dessert, il ne résulte pas que celui-ci constitue un lieu public au sens dudit article 28 ; [q]u'en déduisant de cette seule circonstance le caractère public du lieu où il énonce que la demanderesse a commis les faits déclarés établis, le jugement ne justifie pas légalement sa décision. »

Ont été considérés comme terrains non publics, mais ouverts à un certain nombre de personnes :

- le parking privé d'un magasin ou d'une entreprise, même en présence d'un panneau indiquant « propriété privée »²⁶⁹² ;
- l'allée privée située à côté ou devant la maison et conduisant au trottoir²⁶⁹³ ;
- un champ²⁶⁹⁴ ;
- une station de contrôle technique²⁶⁹⁵.

719. Exception pour les véhicules liés à la voie ferrée. La condition spatiale est plus délicate lorsque l'accident concerne un véhicule lié à une voie ferrée. L'article 29bis, § 1^{er}, alinéa 2, ne fait, contrairement à l'alinéa 1^{er}, pas référence aux « endroits visés à l'article 2, § 1^{er} ». Pouvait-on dès lors en déduire que la limitation ne s'appliquait pas aux accidents impliquant un véhicule automoteur lié à une voie ferrée ?

À défaut de précision, il ne semblait pas incongru de considérer que le régime trouvait à s'appliquer quel que soit le lieu de survenance de l'accident²⁶⁹⁶. Selon cette interprétation, l'article 29bis trouvait alors à s'appliquer même sur un site propre du propriétaire du tram/train coupé de la circulation.

Nos Hautes juridictions ont été saisies de la question. Les arrêts rendus permirent de mieux préciser la portée territoriale de l'article 29bis²⁶⁹⁷.

Ainsi, la Cour constitutionnelle a apporté les précisions suivantes.

- Relativement à un accident survenu au niveau d'un passage à niveau : l'article 29bis interprété comme excluant les accidents impliquant un véhicule sur rails faisant usage de la voie publique ou la croisant totalement ou partielle du régime de l'article 29bis viole les articles 10 et 11 de la Constitution²⁶⁹⁸.
- Relativement à un accident survenu à une piéton le long d'une voie isolée de la circulation et interdite au public : l'article 29bis en ce qu'il

²⁶⁹² Cass., 23 septembre 2010, C.R.A., 2011, p. 82.

²⁶⁹³ Bruxelles, 23 novembre 2001, *Dr. circ.*, 2002, p. 100 ; Pol. Bruges, 5 septembre 2002, *Dr. circ.*, 2003, p. 49, cités par H. DE ROË, *L'indemnisation des victimes faibles d'accidents de circulation. L'article 29bis, op. cit.*, p. 16.

²⁶⁹⁴ Cass. (1^{re} ch.), 23 septembre 2010, n° C.09.0496.F, www.juportal.be : « Le jugement attaqué, qui ne constate pas que la prairie est accessible aux personnes qu'il vise sans qu'elles y soient spécialement invitées ou autorisées ne justifie pas légalement sa décision. » Voy. aussi Cass., 7 février 2011, n° C.10.0147.N, www.juportal.be.

²⁶⁹⁵ Pol. Flandre occidentale (div. Bruges), 27 juin 2019, *J.J.P.*, 2021, p. 175.

²⁶⁹⁶ Voy., en ce sens, 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*, coll. CUP, vol. 52, Liège, Formation permanente CUP, 2002, p. 131 ; I. BOONE, « Treinongeval "in eigen bedding": Hof van Cassatie aanvaardt bevoegdheid politierechtbank en toe-passing artikel 29bis WAM », note sous Cass., 11 janvier 2010, *NjW.*, 2010, liv. 218, p. 198.

²⁶⁹⁷ P. GALAND, « Les usagers faibles », in *Actualités en droit de la circulation routière*, Bruxelles, Bruylant, 2015, p. 117.

²⁶⁹⁸ C.A., 10 décembre 2003, *Bull. Ass.*, 2004, p. 464, *R.G.A.R.*, 2004, n° 13903 (accident mortel d'un garçon de 13 ans qui traversa un passage à niveau alors que les barrières étaient toujours abaissées et qui fut happé par un train) ; C.A., 7 juin 2006, *J.T.*, 2006, p. 490 (victime happée par un train alors qu'elle traversait à pied un passage à niveau dont les barrières étaient fermées et les signaux lumineux en phase rouge).

MANUEL DE DROIT DE LA RESPONSABILITÉ CIVILE

n'exclut pas du régime d'indemnisation automatique les accidents de la circulation impliquant un train qui circule sur une voie ferrée qui est complètement isolée de la circulation aux endroits visés à l'article 2, § 1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989 viole les articles 10 et 11 de la Constitution²⁶⁹⁹.

⇒ L'arrêt se fonde sur le fait que « le risque créé pour l'usager faible par un train circulant sur une voie ferrée complètement isolée de la circulation "doit être tenu pour essentiellement différent de celui créé pour ce même usager par des véhicules circulant aux endroits visés à l'article 2, paragraphe premier" »²⁷⁰⁰.

Cet arrêt vient dès lors limiter les hypothèses d'accidents impliquant un véhicule lié à la voie ferrée qui tombent sous le champ de l'article 29bis. L'arrêt a d'ailleurs fait couler beaucoup d'encre vu les nouvelles discriminations créées²⁷⁰¹.

- Relativement à un accident survenu à un passager au niveau d'un lieu isolé de la circulation : l'article 29bis en ce qu'il n'exclut pas du régime d'indemnisation automatique les accidents de la circulation impliquant un véhicule qui circule sur une voie ferrée qui est complètement isolée de la circulation aux endroits visés à l'article 2, § 1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989 ne viole pas les articles 10 et 11 de la Constitution^{2702,2703}.

⇒ La Cour précise que « [l']hypothèse de l'accident dont est victime un passager du véhicule (sur rails) est fondamentalement différente de celle où l'accident est survenu à un piéton se trouvant sur ou à proximité de la voie ».

- Relativement à un accident survenu dans un endroit complètement isolé à l'égard d'une victime (ouvrier autorisé à se trouver sur la voie ferrée)

²⁶⁹⁹ C. const., 8 mars 2012, R.G.A.R., 2012, n° 14882. En l'espèce, un travailleur était décédé sur le chemin du travail après avoir été percuté par un train de marchandises à un endroit où le chemin de fer ne croise pas une voie publique. Voy., sur cet arrêt, P. COLSON, « L'arrêt de la Cour constitutionnelle du 8 mars 2012 : un arrêt qui ne tient pas la route ? », *op. cit.*, pp. 1987-1998.

²⁷⁰⁰ P. COLSON, « L'arrêt de la Cour constitutionnelle du 8 mars 2012 : un arrêt qui ne tient pas la route ? », *op. cit.*, p. 1993.

²⁷⁰¹ P. ex. : différence de traitement entre un piéton circulant à côté de la voie ferrée et un autre marchant le long de l'autoroute, différence de traitement entre la victime d'accident impliquant un train qui freine brusquement à un passage à niveau et celle d'un train dont le coup de frein est donné un peu plus loin... (voy. P. COLSON, « L'arrêt de la Cour constitutionnelle du 8 mars 2012 : un arrêt qui ne tient pas la route ? », *op. cit.*, pp. 1992 et s. ; J. LOLY, « L'article 29bis et les accidents ferroviaires : une discrimination résolue mais combien de créées ? », R.G.A.R., 2012 n° 14882 ; I. BOONE, « Grondwettelijk Hof steekt stok tussen de wielen », C.R.A., 2012, n° 2.

²⁷⁰² C. const., 31 juillet 2013, For. Ass., n° 140, 2014, p. 18, note Th. MALENGREAU. La question est posée dans le cadre de deux affaires différentes (passager blessé à la suite d'une chute entre deux stations de métro et passager blessé à la suite d'un choc de trains entre deux gares).

²⁷⁰³ L'arrêt est confirmé par C. const., 6 février 2014, J.L.M.B., 2014, p. 832 (relativement à un accident survenu au passager d'un train, lequel train circulait dans un endroit isolé de la circulation). Voy. aussi Th. MALENGREAU, « La constitutionnalité de l'application de l'article 29bis aux passagers de véhicules sur rails quel que soit le lieu de survenance de l'accident », note sous C. const., 6 février 2014, J.L.M.B., 2014, p. 835.

qui se trouve à l'extérieur du véhicule sur rails et qui se fait happer par un train : l'article 29*bis* interprété en ce qu'il n'exclut pas les accidents de la circulation impliquant un véhicule qui circule sur une voie ferrée qui est complètement isolée de la circulation aux endroits visés à l'article 2, § 1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989 du régime d'indemnisation automatique mis en place ne viole pas les articles 10 et 11 de la Constitution²⁷⁰⁴. En revanche, interprété en ce sens que l'article 29*bis* les exclut, la disposition viole les articles 10 et 11 de la Constitution.

Les discriminations relevées par la Cour sont donc tributaires non seulement de l'endroit où a lieu l'accident (voie ferrée isolée ou non de la circulation), mais également de la qualité de la victime (passager ou piéton), voire même – ce qui prête à discussion²⁷⁰⁵ – de son autorisation ou non à se trouver à tel endroit.

Quant aux enseignements de la Cour de cassation, celle-ci nous livre :

- relativement à la chute d'un voyageur débarquant d'un train : « le législateur a entendu viser tout accident impliquant un véhicule automoteur lié à une voie ferrée, dont un usager vulnérable serait victime, quel que soit le lieu de survenance d'un tel accident. Le moyen qui, en cette branche, soutient que cette disposition légale ne vise que les accidents se produisant à un endroit où le véhicule lié à une voie ferrée emprunte ou traverse la voie publique, manque en droit »²⁷⁰⁶ ;
- relativement à une victime qui était descendue sur les rails derrière un train à l'arrêt et s'était fait happer par une locomotive entrant en gare dans l'autre sens : « Le moyen qui suppose qu'un accident dans lequel un piéton est happé par un train sur la voie ferrée, ne constitue pas un accident de la circulation au sens de l'article 29*bis* de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, manque en droit »²⁷⁰⁷ ;
- relativement à une passagère d'un train qui avait été bousculée par un covoyageur à la suite d'un passage du train sur un aiguillage : le jugement qui considère que « l'accident n'implique que des personnes » et qu'il ne s'agit pas « d'un accident de la circulation » au sens de l'article 29*bis* précité viole cette disposition légale²⁷⁰⁸.

²⁷⁰⁴ C. const., 28 mai 2015, C.R.A., 2015, p. 49, *Bull. Ass.*, 2015, p. 315. La cour estime notamment qu'« il n'y a dès lors aucune justification raisonnable pour exclure du régime d'indemnisation automatique créé par l'article 29*bis* de la loi du 21 novembre 1989 les accidents de la circulation impliquant un véhicule circulant sur une voie ferrée complètement isolée de la circulation aux endroits visés à l'article 2, § 1^{er}, de la même loi, lorsque la victime de l'accident est une personne qui est autorisée à se trouver sur la voie ferrée dans le cadre de son travail ».

²⁷⁰⁵ Voy. Th. MALENGREAU, « L'usager faible, la "voie complètement isolée" et l'accident ferroviaire : une difficulté résolue, mais un risque qui n'est pas essentiellement différent », *R.G.A.R.*, 2015, n° 15234.

²⁷⁰⁶ Cass., 11 janvier 2010, *Pas.*, 2010, p. 59, *R.G.A.R.*, 2010, n° 14697.

²⁷⁰⁷ Cass., 29 septembre 2011, *R.G.A.R.*, 2012, n° 14860.

²⁷⁰⁸ Cass., 30 septembre 2010, *R.G.A.R.*, 2010, n° 14698.

D. L'implication du véhicule automoteur

720. Notion d'implication. L'article 29*bis* requiert l'implication d'un (ou plusieurs) véhicule(s) dans l'accident. L'implication du véhicule joue le rôle de « fait générateur de la responsabilité objective »²⁷⁰⁹. Cette condition d'implication du véhicule ne fait toutefois pas l'objet d'une définition dans la loi. Tout au plus peut-on lire dans l'exposé des motifs qu'« il n'est pas nécessaire que cette personne [celui qui met en circulation le véhicule] commette une faute quelconque, ni que l'accident soit provoqué par un contact avec le véhicule. Il n'est pas non plus nécessaire que le véhicule soit en mouvement au moment de l'accident »²⁷¹⁰.

Il est donc laissé le soin à la jurisprudence de déterminer la portée de la notion²⁷¹¹. Dans son arrêt du 9 janvier 2006²⁷¹², la Cour de cassation est saisie de la question. Le pourvoi critique la décision du juge d'appel qui avait requis l'existence d'un lien de causalité. À cette occasion, la Cour décide que :

« La seule présence d'un véhicule au moment d'un accident de la circulation n'est pas suffisante pour conclure à l'implication de ce véhicule dans l'accident au sens de l'article 29*bis* de la loi du 21 novembre 1989.

Un véhicule est impliqué au sens de cette disposition légale 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. »

Par un arrêt toutes chambres réunies du 13 juin 2014²⁷¹³, la Cour de cassation confirme sa jurisprudence. Elle censure la décision qui avait estimé que le véhicule stationné de manière régulière contre le pare-brise duquel une dame avait été projetée, après avoir été percuté par un autre véhicule, ne peut être considéré comme « impliqué » dans l'accident.

« Un véhicule automoteur est impliqué au sens de cette disposition légale s'il a joué un rôle quelconque dans l'accident de la circulation. Il n'est pas requis qu'un lien de causalité existe entre la présence du véhicule automoteur et la survenance de l'accident. »

Autrement dit, l'implication est appréciée de manière beaucoup plus souple que l'exigence d'un lien de causalité. Par ailleurs, à la différence du lien de causalité, l'implication vise l'accident, et non le dommage.

B. Dubuisson l'envisage comme « une causalité matérielle en ce sens que le véhicule doit, d'une quelconque manière, avoir été l'instrument matériel de

²⁷⁰⁹ J.-L. FAGNART, « L'article 29*bis* ou la responsabilité camouflée », *op. cit.*, p. 169.

²⁷¹⁰ Projet de loi portant des dispositions sociales, *Doc. parl.*, Sénat, 1993-1994, n° 980-1, p. 33.

²⁷¹¹ Projet de loi portant des dispositions sociales, Rapport fait au nom de la commission, *Doc. parl.*, Sénat, 1993-1994, n° 980-3, p. 14.

²⁷¹² Cass., 9 janvier 2006, *Pas.*, 2006, I, p. 87. Voy. également, en ce sens, Cass., 22 octobre 2009, *T.G.R.*, 2010, p. 159 (personne qui traverse pour aller déposer dans un camion poubelle à l'arrêt de l'autre côté de la route un rouleau de déchet de revêtement de sol et qui se fait percuter par un véhicule et décède).

²⁷¹³ Cass., 13 juin 2014, *Pas.*, 2014, p. 1515.

la réalisation du dommage, sans qu'un contact direct soit cependant requis entre la victime et le véhicule »²⁷¹⁴.

On enseigne que la notion doit être appliquée de « manière extensive », « au sens large » et que « le véhicule n'est guère plus qu'un point de rattachement à l'accident »²⁷¹⁵. On se réfère bien souvent à la littérature juridique française dès lors que cette condition est inspirée de celle qui figure dans la loi Badinter²⁷¹⁶. Sur cette base, on estime que la seule preuve de l'intervention matérielle du véhicule, à quelque titre que ce soit, dans la réalisation de l'accident suffit²⁷¹⁷. Le rôle actif ou passif²⁷¹⁸ du véhicule importe peu.

721. Problèmes d'interprétation : position du problème. La condition d'implication ne prête généralement pas à discussion lorsque l'accident implique un contact entre une victime et un véhicule en mouvement.

Il suffit de songer aux piétons, cyclistes qui se font renverser par une voiture, un bus ou un car.

Ou encore à :

- la victime à bicyclette qui entre en collision avec un cycliste venant de la direction opposée et qui tombe contre une voiture en train de le dépasser²⁷¹⁹ ;
- un passager qui chute dans un bus lors du freinage de celui-ci²⁷²⁰ ;
- la victime qui s'est mise devant un véhicule afin d'en empêcher son démarrage, posant les deux mains sur le capot, et qui tombe lorsque ce véhicule s'avance légèrement²⁷²¹.

Notons qu'un simple contact n'entraîne pas automatiquement l'application de l'article 29bis. Il faut à chaque fois vérifier si le véhicule a bien joué un rôle – sans nécessairement en être la cause – dans la survenance de l'accident²⁷²². Ainsi, dans son arrêt du 2 septembre 2005²⁷²³, la Cour de cassation décide, en présence d'un accident où la victime a été heurtée successivement par deux véhicules et a été tuée dès le contact avec le premier véhicule, que le second véhicule ne peut être considéré comme « impliqué ». Ce véhicule demeure en effet étranger à la survenance de l'accident.

²⁷¹⁴ B. DUBUISSON, « La loi sur l'indemnisation automatique de certaines victimes d'accidents de la circulation ou l'art du "clair-obscur" », in *L'indemnisation automatique de certaines victimes d'accidents de la circulation. Loi du 30 mars 1994, op. cit.*, pp. 24-25.

²⁷¹⁵ Voy. concl. av. gén. WERQUIN, préc. Cass., 13 juin 2014, *Pas.*, 2014, p. 1520. Voy. aussi C. VAN SCHOU BROECK et DE GRAEVE, « Commentaar bij art. 29bis WAM-wet », in *Verzekeringen. Artikelsgewijze commentaar met overzicht van rechtspraak en rechtsleer*, Malines, Kluwer, 2013, p. 36.

²⁷¹⁶ Loi n° 25-677 du 5 juillet 1985.

²⁷¹⁷ Voy. concl. av. gén. M. WERQUIN, préc. Cass., 13 juin 2014, *Pas.*, 2014, p. 1517 (et p. 1524) qui renvoie aux Travaux préparatoires loi Badinter, J.O., Sénat, 11 avril 1985, p. 193.

²⁷¹⁸ T.-L. EEMAN, A.-M. NAVEAU et A. RONDAO ALFACE, « L'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 : où en sommes-nous ? », in J. LÖLY (dir.), *Droit du roulage. Questions choisies, Actualités en droit de la circulation routière, op. cit.*, p. 154.

²⁷¹⁹ Civ. Malines, 2 mai 2000, *R.W.*, 2000-2001, p. 1282.

²⁷²⁰ Civ. Bruxelles (fr.), 30 janvier 2017, *For. Ass.*, n° 178, 2017, p. 219.

²⁷²¹ Civ. Louvain, 26 novembre 2004, *C.R.A.*, 2006, p. 356.

²⁷²² H. DE RODE, *L'indemnisation des victimes faibles d'accidents de circulation. L'article 29bis, op. cit.*, p. 26.

²⁷²³ Cass., 2 septembre 2005, *J.L.M.B.*, 2007, p. 422.

L'appréciation de la notion d'implication se révèle en revanche plus compliquée lorsque le véhicule est en stationnement ou à l'arrêt ou lorsque le véhicule, bien qu'en mouvement, n'entre pas en contact avec la victime.

722. Problème d'interprétation : véhicule en stationnement ou à l'arrêt. Malgré une jurisprudence foisonnante et variée, on peut tenter de systématiser les principes comme suit.

Lorsqu'il n'y a pas de contact entre le véhicule à l'arrêt et la victime, on distingue généralement selon que le véhicule est en stationnement irrégulier ou non²⁷²⁴. En cas de stationnement irrégulier, l'implication est généralement retenue. À l'inverse, lorsque le stationnement est régulier, le rôle du véhicule dans la survenance de l'accident dépend davantage des circonstances de fait. Il doit avoir joué un rôle « perturbateur »²⁷²⁵ avoir exercé une influence²⁷²⁶. À tout le moins, on enseigne que le simple stationnement régulier du véhicule automoteur n'exclut pas qu'il puisse être impliqué dans l'accident de la circulation²⁷²⁷.

Lorsqu'il y a un contact entre le véhicule à l'arrêt et la victime, on a égard uniquement au rôle du véhicule dans la survenance de l'accident, sans se poser la question du caractère réglementaire de son emplacement²⁷²⁸.

Ainsi, par exemple, n'ont pas été considérés comme impliqués²⁷²⁹ :

- le véhicule automoteur (camion) que le conducteur quitte avant de traverser 20 mètres plus loin la chaussée et d'être renversé. Le tribunal relève que le camion à l'arrêt n'a pas eu d'influence sur la visibilité²⁷³⁰ ;
- le véhicule en stationnement réglementaire sur lequel tombe un cycliste après être resté coincé dans les rails du tram²⁷³¹ ;
- les véhicules stationnés régulièrement entre lesquels un piéton traverse avant de se faire renverser, et ce, à défaut pour la victime de démontrer que le véhicule a gêné sa visibilité²⁷³².

Ont, à l'inverse, été considérés comme impliqués :

- le véhicule en stationnement sur lequel est projeté un piéton qui a été heurté par un autre véhicule en traversant la chaussée^{2733,2734} ;

²⁷²⁴ H. DE RODE, *L'indemnisation des victimes faibles d'accidents de circulation. L'article 29bis, op. cit.*, p. 26.

²⁷²⁵ Civ. Mons, 4 juin 2009, C.R.A., 2009, p. 380. Comp. avec Pol. Bruges, 5 mai 1998, R.W., 2001-2002, p. 966, qui considère qu'il ne faut pas prouver qu'un véhicule en stationnement provoque une gêne pour qu'il soit impliqué dans l'accident de la circulation.

²⁷²⁶ Voy. Cass. 27 janvier 2020, R.W., 2020-2021, p. 777.

²⁷²⁷ Civ. Gand, 30 octobre 2003, NjW, 2004, p. 667, note E. BREWAEYS ; avec Pol. Bruges, 5 mai 1998, R.W., 2001-2002, p. 966, note C. SCHOUBROECK.

²⁷²⁸ H. DE RODE, *L'indemnisation des victimes faibles d'accidents de circulation. L'article 29bis, op. cit.*, p. 26.

²⁷²⁹ Voy. aussi Civ. Liège, 16 février 2010, J.L.M.B., 2010, p. 802.

²⁷³⁰ Civ. Bruges, 10 janvier 2013, C.R.A., 2013, p. 6.

²⁷³¹ Pol. Gand, 27 novembre 2000, Bull. Ass., 2002, p. 216.

²⁷³² Civ. Bruxelles, 10 novembre 2010, R.G.A.R., 2012, n° 14848.

²⁷³³ Civ. Malines, 15 juin 2004, C.R.A., 2005, p. 150.

²⁷³⁴ Comp. cette interprétation avec celle différente de Pol. Gand, 27 novembre 2000, Bull. Ass., 2002, p. 216, où n'a pas été considéré comme impliqué le véhicule en stationnement réglementaire sur lequel tombe un cycliste après être resté coincé dans les rails du tram.

- le véhicule en stationnement régulier qui a obstrué la vue d'un piéton qui traversait la chaussée²⁷³⁵ ;
- le véhicule qui n'a pas touché la victime mais qui est passé à quelques centimètres de son genou, laquelle victime fut blessée suite d'un faux mouvement instinctif effectué lors du passage du véhicule²⁷³⁶ ;
- le bus qui dépose un passager sur une piste cyclable, lequel est blessé par un vélo²⁷³⁷ ;
- le véhicule stationné sur la voie publique en direction duquel la victime se dirige pour récupérer son manteau. La victime se fait heurter alors qu'elle traverse la voie²⁷³⁸.

723. Problème d'interprétation : véhicule en mouvement, mais absence de contact avec la victime. Lorsqu'un véhicule en mouvement joue un rôle dans la survenance de l'accident malgré l'absence de contact avec la victime, il tombe également dans le champ de l'article 29bis. Ainsi, le véhicule qui suit un groupe de cavalier et qu'il tente de dépasser par la gauche en entraînant la chute d'une cavalière fut considéré comme un véhicule impliqué dans l'accident²⁷³⁹. Fut également considéré comme impliqué le camion qui se met en marche au moment où un piéton (une dame) se trouve devant lui et qui provoque la chute du piéton²⁷⁴⁰.

III. Les personnes protégées

724. Les bénéficiaires : les victimes de lésions corporelles et leurs ayants droit. Au rang des bénéficiaires, on retrouve, de manière très large et conformément à l'article 29bis, § 1^{er}, les victimes de lésions corporelles et leurs ayants droit [*de rechthebbende*]. Le paragraphe 2 vient toutefois restreindre immédiatement la catégorie des bénéficiaires, puisqu'il exclut les conducteurs de véhicules automoteurs du bénéfice de la règle (voy. *infra*, n° 727). Un tempérament est toutefois apporté à cette restriction. Le conducteur qui 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 peut se prévaloir de l'article 29bis.

725. La notion « d'usagers faibles ». C'est généralement sous le vocable d'« usagers faibles »²⁷⁴¹ que l'on regroupe les victimes de lésions corporelles qui peuvent se prévaloir de l'indemnisation automatique instaurée à l'article 29bis. La notion s'oppose à celle de participants à la circulation « forts »

²⁷³⁵ Civ. Anvers, 22 février 2010, C.R.A., 2011, p. 1.

²⁷³⁶ Pol. Bruxelles, 10 décembre 2021, R.G.A.R., 2022, p. 15869.

²⁷³⁷ Civ. Anvers (div. Anvers), 3 décembre 2018, *Bull. ass.*, 2021, p. 46.

²⁷³⁸ Pol. Flandre orientale (div. Gand), 10 octobre 2019, *T.G.R.-T.W.V.R.*, 2020, p. 120.

²⁷³⁹ Civ. Mons, 4 février 2010, R.G.A.R., 2010, n° 14658.

²⁷⁴⁰ Civ. Flandre-Occidentale (div. Bruges), 27 juin 2019, *J.J.P.*, 2019, p. 216.

²⁷⁴¹ Voy., sur cette notion, S. PARMESAN, « L'usager faible », in X., *Manuel de la réparation des dommages corporels en droit commun*, Liège, Kluwer, 2019, 6ter/pp. 1-119.

MANUEL DE DROIT DE LA RESPONSABILITÉ CIVILE

parce que motorisés et en principe assurés, qui créent le risque d'accidents de la circulation²⁷⁴².

Sont ainsi considérés comme des usagers faibles :

- les piétons²⁷⁴³ (même lorsqu'ils entrent dans leur véhicule)²⁷⁴⁴ ;
- les cyclistes²⁷⁴⁵ ;
- les personnes qui se déplacent en skateboard, patins, ski, trottinettes non motorisés et autres conducteurs de véhicules non motorisés²⁷⁴⁶ ;
- les utilisateurs de nouveaux engins de déplacement motorisés qui ne dépassent pas 25 km/h (vélos électriques, segways, monowheels, trottinettes...) ²⁷⁴⁷ ;
- les passagers du/des véhicule(s) impliqué(s)²⁷⁴⁸ ;
- les cavaliers²⁷⁴⁹ et passagers d'un véhicule tiré par un animal²⁷⁵⁰.

Certains auteurs ajoutent même à la liste des cas plus atypiques : « Pour autant que l'accident trouve son origine sur la voie publique, les victimes/non usagers de la route pourront également être indemnisés, par exemple les visiteurs d'une terrasse d'un restaurant situé au bord de la voie publique, les occupants d'une caravane accrochée sur un terrain privé, la personne enfouie sous les décombres de sa maison accrochée par un camion, les conducteurs d'un véhicule sur rail... »²⁷⁵¹.

726. Ayants droit. Les ayants droit des victimes disposent également d'un droit à indemnisation.

La notion d'ayant droit ne peut se confondre avec celle d'ayant cause²⁷⁵². La première est beaucoup plus large et vise « les personnes qui tirent un droit à réparation du décès ou des blessures subies par la victime directe de l'accident. Il s'agit, en d'autres termes, de toutes celles et de tous ceux auxquels

²⁷⁴² *Ibid.*, 6ter/p. 78.

²⁷⁴³ Mons, 16 janvier 1996, *Bull. Ass.*, 1996, p. 289.

²⁷⁴⁴ Pol. Bruges, 6 juin 2008, *R.W.*, 2009-2010, p. 1236.

²⁷⁴⁵ Pol. Turnhout, 8 juin 1999, *T.A.V.W.*, 2000, p. 194.

²⁷⁴⁶ H. DE RODE et J. ACOLTY, « L'assurance responsabilité civile automobile », in *Responsabilités – Traité théorique et pratique*, liv. 72, Liège, Kluwer, 2016, p. 46.

²⁷⁴⁷ Voy. loi du 2 mai 2019 portant dispositions diverses en matière d'économie, *M.B.*, 22 mai 2019. Avant la loi, voy. B. DEWIT, « Les modes alternatifs de circulation : des lacunes dans la réglementation », *For. Ass.*, n° 192, 2019, pp. 42-46.

²⁷⁴⁸ Les passagers des trains, bus, trams... sont également visés. Civ. Bruxelles, 30 janvier 2017, *For. Ass.*, n° 178, 2017, p. 219. Notons que tel n'était pas le cas dans la loi du 30 mars 1994.

²⁷⁴⁹ Civ. Mons (1^{re} ch.) 4 février 2010, *R.G.A.R.*, 2010, liv. 6, n° 14658.

²⁷⁵⁰ H. DE RODE et J. ACOLTY, « L'assurance responsabilité civile automobile », in *Responsabilités – Traité théorique et pratique*, liv. 72, *op. cit.*, p. 46.

²⁷⁵¹ S. PARMESAN, « L'usager faible », in X., *Manuel de la réparation des dommages corporels en droit commun*, *op. cit.*, 6ter/p. 80.

²⁷⁵² La notion viserait les successeurs universels et à titre universel et à titre particulier (E. DIRIX, *Obligatoire verhoudingen tussen contractanten en derden*, Anvers, Kluwer, 1984, pp. 28 et s.). Le tribunal de première instance de Liège rappelle également que « [l']ayant droit peut être défini comme : "celui qui, à raison de sa qualité ou de son titre, peut exercer une action ou prendre part à un acte juridique. L'ayant droit agit en son nom propre tandis que l'ayant cause agit en son nom et en celui de son auteur" » (Civ. Liège, 22 novembre 2017, *R.G.A.R.*, 2018, n° 15457).

le dommage corporel éprouvé par un usager faible fait subir un préjudice par ricochet »²⁷⁵³.

Les travaux préparatoires de la loi viennent conforter cette interprétation dès lors qu'ils énoncent que, « lorsque la victime d'un accident est décédée, sa famille peut se retrouver dans une situation pécuniaire difficile qui aggrave encore la douleur qu'elle éprouve »²⁷⁵⁴.

Partant, les personnes proches de la victime directe qui subissent un préjudice par ricochet ont un droit à réparation²⁷⁵⁵.

La Cour de cassation fut saisie à plusieurs reprises de la question.

Dans une affaire où l'ex-épouse d'un piéton décédé à la suite d'un accident de la circulation revendiquait la qualité d'ayant droit vu la privation de la pension alimentaire dont elle bénéficiait qu'engendrait le décès, la Cour de cassation casse la décision selon laquelle « la circonstance qu'entre la demanderesse et la victime il a été stipulé dans une convention préalable à un divorce par consentement mutuel que le décès de la victime mettrait un terme au devoir d'entretien, n'a pas pour conséquence que la demanderesse a perdu son droit à être indemnisée par l'assureur du détenteur ou du propriétaire du véhicule impliqué dans l'accident de la circulation ».

La question s'est encore posée avec plus d'acuité dans le chef des employeurs soucieux de récupérer les salaires versés au travailleur victime d'un accident de circulation. La Cour de cassation y a répondu par l'affirmative dans plusieurs arrêts²⁷⁵⁶. Il incombe toutefois à la victime par ricochet de « démontrer de manière suffisamment certaine, la réalité du lien qui l'unissait à la victime directe au moment de la survenance du fait dommageable »²⁷⁵⁷.

À cet égard, une distorsion demeure entre la Cour constitutionnelle et la Cour de cassation.

Tandis que la Cour constitutionnelle, dans son arrêt du 28 octobre 2010, a décidé que l'article 29bis ne viole pas les articles 10 et 11 de la Constitution interprété de telle manière que la notion d'ayant droit ne vise pas les personnes

²⁷⁵³ N. ESTIENNE, « Questions choisies en matière d'indemnisation des usagers faibles de la route », *op. cit.*, n°s 13894/7 et 8.

²⁷⁵⁴ Projet de loi portant des dispositions sociales, *Doc. parl.*, Sénat, 1993-1994, n° 980-1, p. 9.

²⁷⁵⁵ B. DUBUISSON, *L'application de la loi dans le temps et dans l'espace, le préjudice par répercussion, la situation du conducteur, dans l'indemnisation des usagers faibles de la route*, Les Dossiers du J.T., n° 35, Bruxelles, Larcier, 2002, p. 156.

²⁷⁵⁶ Cass., 7 février 2011, R.G.A.R., 2011, n° 14773 ; Cass., 20 janvier 2012, n° C.09.0353.F, *Pas.*, 2012, p. 161 ; Cass., 6 novembre 2015, R.G.A.R., 2016, n° 15275. Dans cette dernière affaire, l'employeur de la victime revendiquait la qualité d'ayant droit. La Cour décide que, « [e]st, au sens de cette disposition, un ayant droit de la victime toute personne qui subit un préjudice personnel à la suite des blessures ou du décès de celle-ci. L'employeur qui subit un préjudice personnel en servant la rémunération du travailleur qui, ayant été victime d'un accident de la circulation, ne peut plus, en raison de ses blessures, fournir ses prestations de travail est, dès lors, un ayant droit au sens de l'article 29bis, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, précité ».

²⁷⁵⁷ Civ. Liège, 22 novembre 2017, R.G.A.R., 2018, n° 15457.

morales²⁷⁵⁸, la Cour de cassation considère, de son côté, qu'une personne morale [*de rechtspersoon*], tel l'employeur, a la qualité d'ayant droit pour l'application de l'article 29bis^{2759,2760}.

727. Ayant droit particulier : le conducteur. Il n'est toutefois pas exclu que le conducteur, non sous cette dernière casquette, mais en qualité d'ayant droit d'un usager faible bénéficiaire du régime instauré par l'article 29bis, puisse obtenir une indemnisation sur cette base²⁷⁶¹.

On songe à l'épouse conductrice qui agirait, sur la base de l'article 29bis, en sa qualité d'ayant droit de son époux passager du véhicule décédé des suites de l'accident.

C'est en ce sens que le paragraphe 2 de l'article 29bis tempère l'exclusion du conducteur : « 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 »²⁷⁶². Il convient de porter une attention particulière à la finale de cet article qui en soumet le bénéfice au respect d'une condition. L'indemnisation du conducteur en sa qualité d'ayant droit d'un usager faible est conditionnée au fait que le conducteur ne peut avoir causé intentionnellement le dommage²⁷⁶³.

728. Créanciers subrogés. Même si cela déborde le cadre de notre propos, il convient de noter que l'assureur-loi [*de wetsverzekeraar*]²⁷⁶⁴ et la mutuelle²⁷⁶⁵

²⁷⁵⁸ C. const., 28 octobre 2010, n° 121/2010. Voy., sur cet arrêt, Th. PAPART, « L'ayant droit dans l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989. "A never ending story" », *For. Ass.*, n° 114, 2011, pp. 110-114. Voy. aussi J.-L. FAGNART, « Ayant droit, qui es-tu ? », in *Recueil de jurisprudence Responsabilité – Assurances – Accidents du travail*, vol. 2, Anthemis, 2014, pp. 172 et s.

²⁷⁵⁹ Cass. (3^e ch.), 7 février 2011, R.G.A.R., 2011, n° 14773 ; Cass. (1^{re} ch.), 20 janvier 2012, n° C.09.0353.F, www.juportal.be (« Le jugement attaqué, qui considère que seuls les proches de la victime sont les ayants droit visés par cette disposition légale, viole celle-ci. » En l'espèce, l'ayant droit en cause était la SNCB Holding). Dans le même sens : Civ. Bruxelles (87^e ch.), 25 septembre 2017, n° 2016/6250A ; Pol. Malines, 12 février 2003, R.W., 2005-2006, p. 596.

²⁷⁶⁰ À ce sujet, voy. aussi, Pol. Bruxelles, 10 décembre 2021, R.G.A.R., 2022, n° 15869 (l'employeur d'une victime qui peut en outre réclamer aussi les cotisations sociales versées, et pas uniquement le net) ; Pol. Vilvorde, 16 avril 2020, C.R.A., 2021, liv. 2, p. 4 (assureur de l'employeur public admis) ; Civ. Bruxelles, 23 mai 2019, *For. Ass.*, n° 201, 2020, p. 1 (État belge, employeur du policier admis pour les rémunérations et charges).

²⁷⁶¹ Avant la loi du 19 janvier 2001 (loi modifiant diverses dispositions relatives au régime de l'indemnisation automatique des usagers de la route les plus vulnérables et des passagers de véhicules, *M.B.*, 21 février 2001), la question restait controversée en doctrine et au sein des chambres de la Cour de cassation.

²⁷⁶² Notons que la modification résulte de la loi du 19 janvier 2001 qui met fin à la controverse existante. Voy., sur cette controverse, N. ESTIENNE, « Questions choisies en matière d'indemnisation des usagers faibles de la route », *op. cit.*, n°s 13894/8 et 9.

²⁷⁶³ Comme l'écrit B. Dubuisson, « [L']indemnisation du préjudice par ricochet subi par le conducteur connaît une exception lorsque ce dernier a causé intentionnellement les dommages. La réserve se conçoit aisément : on a voulu éviter que le conducteur puisse bénéficier d'une indemnisation lorsqu'il a volontairement porté atteinte à l'intégrité physique de la victime directe » (B. DUBUISSON, « La loi du 19 janvier 2001, modifiant le régime d'indemnisation des usagers faibles de la route – "Cent fois sur le métier..." », in *L'indemnisation des usagers faibles de la route*, *op. cit.*, p. 589).

²⁷⁶⁴ Art. 48bis de la loi du 10 avril 1971.

²⁷⁶⁵ Art. 136, § 2, de la loi du 14 juillet 1994.

de la victime de l'accident de circulation pourront, le cas échéant et uniquement en tant que subrogés dans les droits de la victime, invoquer l'article 29bis. Les hypothèses visées sont les suivantes : l'assureur-loi a indemnisé son travailleur victime d'un accident qui peut être qualifié à la fois d'accident du travail et d'accident de la circulation²⁷⁶⁶, la mutuelle²⁷⁶⁷ a déboursé des sommes (assurance obligatoire soins de santé et indemnité) au profit de la victime de l'accident... Ces derniers pourront se prévaloir du mécanisme de la subrogation pour réclamer à l'assureur RC auto²⁷⁶⁸ le remboursement de sommes versées à la victime en réparation des lésions corporelles de cette dernière. D'autres hypothèses de subrogation existent, mais sont davantage discutées²⁷⁶⁹.

IV. Les personnes exclues : le conducteur et ses ayants droit

729. Conducteur. En vertu de l'article 29bis, § 2, le conducteur est exclu du régime d'indemnisation automatique de l'article 29bis, et ce, peu importe qu'il ait commis ou non une faute.

Cette exclusion se justifie par le fait que « la charge du dommage pour les assureurs et par conséquent à terme pour les preneurs d'assurance deviendrait trop lourde à supporter. De surcroît, les assureurs offrent déjà à leurs clients une police spécifique pour conducteur sur [la] base de laquelle l'indemnisation en droit commun s'effectue »^{2770,2771}.

²⁷⁶⁶ Voy. Cass., 24 juin 2019, R.G.A.R., 2020, n° 15650, qui confirme cette subrogation, y compris dans le cadre d'un accident impliquant un véhicule sur rails.

²⁷⁶⁷ Voy. toutefois, en faveur de l'absence d'une subrogation de la mutuelle ou de l'assureur, Cass., 24 juin 2013, Bull. Ass., 2014, p. 56 et Cass., 13 mars 2014, n° C.13.039.N., avec les critiques de B. FOSSÉPREZ, « Les recours des tiers payeurs : approche transversale », in Fl. GEORGE et X. THUNIS (dir.), *Métamorphoses de la subrogation*, coll. CUP, vol. 181, op. cit., p. 109, et J.-L. FAGNART, « Article 29bis – Vingt ans de controverses », in X., *L'assurance R.C. auto. Les 25 ans de la loi du 21 novembre 1989*, Limal, Anthemis, 2014, pp. 74-75. Voy. également Cass., 14 juin 2013, Bull. Ass., 2014, p. 56.

²⁷⁶⁸ Ou tout autre débiteur de l'indemnité visé par l'article 29bis.

²⁷⁶⁹ Voy. H. DE RODE, *L'indemnisation des victimes faibles d'accidents de circulation. L'article 29bis*, op. cit., pp. 68 et s. (employeur, CPAS, assurance libre) ; S. PARMESAN, « L'usager faible », in X., *Manuel de la réparation des dommages corporels en droit commun*, op. cit., 6ter/p. 122.

²⁷⁷⁰ S. PARMESAN, « L'usager faible », in X., *Manuel de la réparation des dommages corporels en droit commun*, op. cit., 6ter/p. 78.

²⁷⁷¹ Cette exclusion ne fut pas jugée contraire aux articles 10 et 11 de la Constitution. C.A., 23 janvier 2002, R.W., 2001-2002, p. 1425, note D. SIMOENS, R.G.A.R., 2002, n° 13520. Pour la Cour : « L'exclusion du bénéfice de cette indemnisation des conducteurs des véhicules automoteurs [...] est la conséquence logique des critères retenus pour déterminer la catégorie des bénéficiaires de la mesure voulue par le législateur. Cette exclusion n'est pas disproportionnée dans la mesure où il n'est pas contesté que ce sont les véhicules automoteurs qui sont à l'origine du plus grand nombre des accidents de la route. S'il est vrai que les conducteurs de ces véhicules peuvent aussi être victimes des accidents de la circulation, ils ne sauraient, compte tenu de l'objectif poursuivi par le législateur, être considérés comme des usagers faibles. S'il avait prévu également l'indemnisation automatique des conducteurs des véhicules automoteurs, le législateur aurait contredit l'objectif de protéger les usagers faibles et, en outre, il aurait, comme il a pu raisonnablement l'estimer au cours des travaux préparatoires, contribué à une majoration excessive de la prime d'assurance responsabilité civile automobile, très supérieure aux 5 % sur lesquels l'ensemble des partenaires s'étai[t] entend[u] comme coût de la protection des usagers faibles. »

La notion de conducteur n'est toutefois pas définie par la loi. Une interprétation stricte, voire restrictive, s'impose en principe dès lors qu'elle « commande l'exclusion du bénéfice de la loi »²⁷⁷².

Dans un arrêt du 18 mai 2012²⁷⁷³, la Cour de cassation a défini ce dernier comme « la personne qui conduit le véhicule automoteur au moment de l'accident, c'est-à-dire celle qui, à ce moment, en exerce le contrôle par l'utilisation des moyens mécaniques donnant la possibilité d'imprimer une direction au véhicule et qui maîtrise ainsi la puissance du moteur ». S'agissant d'une situation où le conducteur avait été éjecté du véhicule au cours de l'accident, la Cour ajoute que « la seule circonstance qu'un conducteur [soit] éjecté de son véhicule et heurte le sol, un obstacle ou un autre véhicule dans le processus même de l'accident, ne lui fait pas perdre la qualité de conducteur. Il ne perd cette qualité que si, après avoir été éjecté, il est victime d'un accident de la circulation distinct du premier ». Une distinction doit dès lors être opérée selon qu'il survient un seul ou deux accidents distincts.

Plus récemment, la Cour a défini le conducteur comme celui qui « conduit le véhicule automoteur au moment de l'accident, c'est-à-dire cel[ui] qui, à ce moment, en a la maîtrise ». La Cour refuse de censurer la décision qui avait estimé que répond à la notion de conducteur le passager qui s'empare subitement du volant pour imprimer une autre direction au véhicule²⁷⁷⁴.

Il n'est pas toujours requis que la personne occupe nécessairement le siège du conducteur²⁷⁷⁵. Dans son arrêt du 10 février 2020, la Cour de cassation affirme à nouveau qu'est conducteur la « *persoon die het motorrijtuig bestuurt op het ogenblik van het ongeval, dat wil zeggen de persoon die, op dat ogenblik, het meesterschap over dat motorrijtuig heeft via mechanische middelen waardoor hij het voertuig in een bepaalde richting kan sturen en die zodoende het vermogen van de motor beheerst. Hij verliest deze hoedanigheid van zodra hij geen controle meer heeft over het motorrijtuig* »²⁷⁷⁶.

Tous les conducteurs des véhicules motorisés qui dépassent 25 km/h ou sur rails sont visés, et ce, peu importe le type de véhicules motorisés.

730. Illustrations. On retrouve, dans la jurisprudence plus ancienne, des illustrations de cas plus délicats (voy. aussi *infra*, n° 733).

²⁷⁷² B. DUBUISSON et B. DE CONINCK, « L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation. Présentation générale – Rapport belge », in Grerca, *L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation en Europe, op. cit.*, p. 34.

²⁷⁷³ Cass. (1^{re} ch.), 18 mai 2012, R.G.A.R., 2012, n° 14918.

²⁷⁷⁴ Cass. (3^e ch.), 7 septembre 2015, J.L.M.B., 2015, p. 1998, note B. DUBUISSON ; voy. également, en ce sens, Cass. (1^{re} ch.), 13 mai 2016, n° C.15.0415F. Notons qu'avant cet arrêt de 2015, la question restait controversée.

²⁷⁷⁵ Le principe est notamment rappelé dans la motivation de Pol. Liège (civ.), 20 septembre 2001, R.G.A.R., 2002, n° 13562.

²⁷⁷⁶ Cass., 10 février 2020, n° 19.0372, J.J.P., 2020, p. 63, C.R.A., 2020, p. 10. Traduction libre : « La personne qui conduit le véhicule à moteur au moment de l'accident, c'est-à-dire la personne qui, à ce moment, a la maîtrise de ce véhicule à moteur par des moyens mé[c]aniques grâce auxquels elle peut lui imprimer une direction et, ce faisant, gérer la puissance du moteur. Elle perd cette capacité dès le moment où elle n'a plus le contrôle du véhicule à moteur. »

Ont ainsi été considérés comme conducteurs :

- le passager qui s’empare temporairement du volant pour lui imprimer une direction²⁷⁷⁷ ;
- le conducteur d’un véhicule automobile qui perd le contrôle de celui-ci, fait une embardée, est éjecté de son véhicule et est, ensuite, heurté par un autre véhicule automobile alors qu’il se trouve étendu sur la chaussée²⁷⁷⁸.

N’ont pas été considérés comme conducteurs :

- la conductrice qui sort de son véhicule pour porter secours à un autre automobiliste et qui, à ce moment, est heurtée par un autre véhicule, perd la qualité de conducteur²⁷⁷⁹ ;
- le conducteur ayant stationné son véhicule et qui est en train d’en descendre, ses pieds ne se trouvant plus sur les pédales, n’utilise plus aucun moyen mécanique pour diriger le véhicule et n’a donc plus la qualité de conducteur²⁷⁸⁰ ;
- la personne dans un camion qui avait la possibilité, depuis la nacelle, de manœuvrer le bras télescopique d’un camion. Cette possibilité ne le rend pas conducteur de ce camion dès lors qu’il n’avait pas la possibilité d’imprimer une direction au camion qui était à l’arrêt et stabilisé sur des béquilles²⁷⁸¹ ;
- le conducteur qui quitte son véhicule pour porter secours à un blessé sur la bande d’arrêt d’urgence et qui, en revenant vers son véhicule, voit son propre véhicule projeté vers lui à la suite d’une collision avec une tierce voiture²⁷⁸² ;
- le conducteur qui quitte son tracteur pour décharger les marchandises de son camion²⁷⁸³ ;
- le motard qui chute, glisse et est percuté par un autre usager (il a été jugé qu’il s’agissait d’un même accident)²⁷⁸⁴.

731. Ayants droit. Les ayants droit du conducteur sont également exclus du régime et ne peuvent obtenir la réparation de leur dommage par répercussion sur la base de l’article 29*bis*. Cette solution fut confirmée par un arrêt du 10 avril 2003²⁷⁸⁵ de la Cour de cassation. Les héritiers d’un conducteur de cyclomoteur décédé dans un accident de circulation souhaitaient obtenir la réparation de leur dommage sur la base de l’article 29*bis*. Pour la Cour, ni le conducteur d’un cyclomoteur de classe A, victime d’un accident de la circulation, ni ses ayants droit ne peuvent invoquer l’article 29*bis* de la loi du 21 novembre 1989 pour obtenir de l’assureur couvrant la responsabilité du propriétaire, du conducteur ou du détenteur d’un autre véhicule à moteur impliqué dans l’accident de la circulation l’indemnisation des dommages résultant des lésions corporelles ou du décès du conducteur du cyclomoteur.

732. Un conducteur pas complètement démuni : les recours dont bénéficie le conducteur. Le conducteur (et ses ayants droit) n’est toutefois pas démuni lorsque l’accident résulte de la faute d’un autre usager de la route. Le recours sera alors fondé sur le droit commun de la responsabilité civile extracontractuelle. Il conviendra pour le conducteur, en vertu de l’article 1382 de l’ancien Code civil, de rapporter la preuve d’une faute en lien causal avec son dommage. L’article 29*bis*, § 5, prévoit en effet que « [l]es règles de

²⁷⁷⁷ Civ. Courtrai, 2 septembre 2003, *R.W.*, 2005-2006, p. 675.

²⁷⁷⁸ Pol. Dinant, 9 janvier 2001, *Dr. circ.*, 2001, p. 184.

²⁷⁷⁹ Pol. Malines, 20 octobre 2004, *C.R.A.*, 2005, p. 151.

²⁷⁸⁰ Pol. Flandre-Orientale (sect. Termonde), 17 mai 2016.

²⁷⁸¹ Civ. Liège (div. Liège), 3 décembre 2019, *R.G.A.R.* 2020, liv. 5, n° 15684 (somm.).

²⁷⁸² Pol. Liège (civ.), 20 septembre 2001, *R.G.A.R.*, 2002, n° 13562.

²⁷⁸³ Cass., 10 février 2020, n° 19.0372, *J.J.P.*, 2020, p. 63, *C.R.A.*, 2020, p. 10.

²⁷⁸⁴ Pol. Liège, 22 mars 2017, *C.R.A.*, 2020, liv. 1, p. 3.

²⁷⁸⁵ Cass., 10 avril 2003, *Pas.*, 2003, p. 777, *R.G.A.R.*, 2005, n° 13957.

la responsabilité civile restent d'application pour tout ce qui n'est pas régi expressément par le présent article ».

Bien que l'article 29*bis* offre une « indemnisation automatique » à l'usager faible, il ne crée aucune immunité civile dans son chef. Par exemple, dans l'hypothèse où un accident de la circulation qui implique un véhicule automoteur résulte de la faute d'un usager faible, le dommage de ce dernier sera indemnisé sur la base de l'article 29*bis*. Si, toutefois, le conducteur du véhicule est également blessé, il pourra engager la responsabilité de l'usager faible sur la base de l'article 1382 de l'ancien Code civil.

Dans cette dernière hypothèse, l'article 29*bis*, § 4, alinéa 2, entend tout de même protéger les usagers faibles. Il est en effet précisé que « les indemnités versées en exécution du présent article ne peuvent faire l'objet de compensation ou de saisie en vue du paiement des autres indemnités dues à raison de l'accident de la circulation ».

Par exemple, le conducteur d'une voiture impliquée dans un accident à la suite du comportement d'un piéton ivre insolvable ne pourra, à défaut d'intervention d'une assurance RC vie privée, réclamer, à son profit et en vue de réparer son dommage, l'indemnité que son assureur doit verser à ce piéton.

Dans certaines circonstances, le conducteur pourra éventuellement recourir à l'article 29*ter* (voy. *infra*, n^{os} 761 et s.).

733. L'hypothèse du conducteur qui devient usager faible et inversement²⁷⁸⁶. Il n'est pas rare en jurisprudence de trouver des décisions où les notions de conducteur et d'usager faible s'entremêlent.

En principe, la personne qui a une réaction de panique pour éviter l'accident ne revêt pas la qualité de conducteur au sens de l'article 29*bis*²⁷⁸⁷.

Ainsi, par exemple, furent considérés comme usagers faibles :

- l'épouse assise à côté de son mari qui tient provisoirement le volant pendant que ce dernier s'enduit les mains de crème²⁷⁸⁸ ;
- le passager qui tire de manière intempestive le frein à main²⁷⁸⁹.

En revanche revêt, selon le juge, la qualité de conducteur :

- l'enfant de 5 ans qui relâche le frein à main alors qu'il est seul dans la voiture immobilisée de ses parents²⁷⁹⁰.

De même, lorsqu'un conducteur sort de son véhicule et emprunte la chaussée, il redevient un usager faible. Ainsi, sous réserve de l'hypothèse d'une

²⁷⁸⁶ Voy. B. DUBUISSON, « Le passager impétueux qui devient conducteur... deux fois puni », note sous Cass., 7 septembre 2015, *J.L.M.B.*, 2015, pp. 2004-2008.

²⁷⁸⁷ Voy. la motivation de Civ. Louvain, 25 avril 2007, *C.R.A.*, 2008, p. 19. En espèce, le juge n'a pu exclure l'hypothèse que la passagère était la conductrice du véhicule.

²⁷⁸⁸ Pol. Bruges, 23 novembre 1998, *R.G.A.R.*, 2000, n° 13334.

²⁷⁸⁹ Civ. Huy, 9 mars 2011, *R.G.A.R.*, 2012, n° 14827.

²⁷⁹⁰ Civ. Verviers, 1^{er} octobre 1986, *R.G.A.R.*, 1988, n° 11419.

éjection du conducteur en dehors de son véhicule²⁷⁹¹, ne revêt plus cette qualité le conducteur qui s'est éloigné de son véhicule et ne s'y est pas encore réinstallé²⁷⁹². On songe à l'hypothèse du conducteur qui sort pour ouvrir son coffre, pour aider ses enfants à sortir du véhicule, au conducteur du bus qui en descend^{2793,2794}...

On dénombre aussi en jurisprudence des situations où il est impossible pour le juge, au moment de statuer, de déterminer qui était le conducteur au moment de l'accident²⁷⁹⁵. Tel est notamment le cas lorsque les passagers et conducteurs sont éjectés hors du véhicule et ne se souviennent pas du déroulement des faits.

Notons que, comme le rappelle la Cour de cassation dans son arrêt du 20 décembre 2007²⁷⁹⁶ :

« Lorsque le juge pénal acquitte un prévenu au motif qu'il y a doute quant à sa qualité de conducteur, il n'en résulte pas que, dans le cadre de l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, il convienne de considérer que celui-ci n'était pas le conducteur mais bien le passager du véhicule.

Celui qui prétend avoir droit à une indemnisation fondée sur l'article 29bis doit apporter la preuve qu'il n'était pas le conducteur d'un véhicule impliqué dans l'accident. »

Partant, il appartient à la victime de prouver qu'elle n'était pas conductrice. À défaut, elle ne pourra obtenir réparation de son dommage.

V. Les débiteurs de l'indemnisation

734. Vue d'ensemble. L'article 29bis, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, dispose que les dommages²⁷⁹⁷ subis par la victime « sont réparés solidairement par les assureurs qui, conformément à la présente loi, couvrent la responsabilité du propriétaire, du conducteur ou du détenteur des véhicules automoteurs ».

L'alinéa 2 ajoute que, « [e]n 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 précédent incombe au propriétaire de ce véhicule ».

Les véhicules exemptés de l'obligation d'assurance sont, conformément à l'alinéa 3, visés par l'article 29bis.

Enfin, l'alinéa 4 prévoit expressément l'application de l'article 19bis-11, § 1^{er}, lequel prévoit toute une série de situations où la personne lésée peut obtenir

²⁷⁹¹ Voy., sur la question des accidents successifs, *infra*, n^{os} 716 et 717.

²⁷⁹² Pol. Liège (civ.), 20 septembre 2001, R.G.A.R., 2002, n^o 13562.

²⁷⁹³ Pol. Verviers, 6 octobre 2003, J.L.M.B., 2004, p. 133.

²⁷⁹⁴ Voy., pour d'autres exemples, H. DE RODE, *L'indemnisation des victimes faibles d'accidents de circulation. L'article 29bis, op. cit.*, p. 31.

²⁷⁹⁵ Voy. Pol. Turnhout, 3 juin 1999, R.W., 1999-2000, p. 1065, note C. VAN SCHOU BROECK, *Dr. circ.*, 1999, p. 302. Comp. avec Pol. Malines, 7 mai 2008, *Bull. Ass.*, 2009, p. 48.

²⁷⁹⁶ Cass., 20 décembre 2007, *Pas.*, 2007, p. 2401, R.G.D.C., 2010, p. 41. Voy. aussi Cass., 26 octobre 2007, J.L.M.B., 2008, p. 960, note J. TINANT.

²⁷⁹⁷ Nous verrons *infra*, les dommages réparables au sens de l'article 29bis.

du Fonds commun de garantie belge la réparation des dommages causés par un véhicule automoteur.

Autrement dit, l'indemnisation est mise, en principe, à charge des assureurs des véhicules (*infra*, n° 735) impliqués (al. 1^{er}), sauf cas particuliers (al. 2 à 5) (*infra*, n°s 736-738).

735. Assureurs des véhicules impliqués (art. 29bis, § 1^{er}, al. 1^{er}). C'est donc en principe l'assureur qui couvre la responsabilité du propriétaire, du conducteur ou du détenteur du véhicule automoteur impliqué dans l'accident de la circulation qui interviendra au profit de la victime et indemniser son dommage, et ce, peu importe finalement s'il existe un fautif et, dans l'affirmative, peu importe sa qualité.

Comme le précisent les travaux préparatoires, l'idée est de canaliser la responsabilité sur la personne qui met en circulation le véhicule dès lors que cette dernière est tenue de souscrire une obligation d'assurance²⁷⁹⁸. Rappelons toutefois que l'obligation d'indemniser ne pèse pas sur la personne qui met le véhicule en circulation, mais bien sur son assureur RC.

Si plusieurs véhicules sont impliqués, l'article 29bis, § 1^{er}, précise que les assureurs qui couvrent ces véhicules sont tenus solidairement²⁷⁹⁹.

736. L'État et les organismes publics dispensés de l'obligation d'assurance (art. 29bis, § 1^{er}, al. 5). L'alinéa 3 de l'article 29bis, § 1^{er}, renvoie aux hypothèses régies par l'article 10 de la loi²⁸⁰⁰. En vertu de cet article,

²⁷⁹⁸ Projet de loi portant des dispositions sociales, *Doc. parl.*, Sénat, 1993-1994, n° 980-1, p. 32.

²⁷⁹⁹ Auparavant, on admettait qu'ils étaient tenus *in solidum*.

²⁸⁰⁰ Art. 10 : « § 1. L'État, les Régions, les Communautés, Proximus, la Société nationale des voies aériennes (S.N.V.A.), la Société nationale des chemins de fer belges, Infrabel, la Société nationale des chemins de fer vicinaux, [...] et bpost ne sont pas tenus de contracter une assurance pour les véhicules leur appartenant ou immatriculés en leur nom.

En l'absence d'assurance, ils couvrent eux-mêmes conformément à la présente loi la responsabilité civile à laquelle le véhicule automoteur peut donner lieu, les exclusions et limitations prévues aux articles 3 et 4 étant applicables si le Roi n'en dispose autrement.

Lorsqu'ils ne sont pas obligés de réparer le dommage, en raison de la responsabilité civile qui leur est propre, ils sont tenus, à l'égard des personnes lésées, dans les mêmes conditions que l'assureur. Ils peuvent en tout cas être mis en cause devant la juridiction répressive, saisie de l'action civile intentée contre l'auteur du dommage.

Ils ont, à l'égard de la personne lésée, les obligations mises à charge du Fonds de garantie par l'article 19bis-11, § 1^{er}, 3°) et 4°), si le conducteur ou le détenteur du véhicule automoteur s'en est rendu maître par vol, violence ou par suite de recel, ou s'il est exonéré de toute responsabilité par suite d'un cas fortuit.

§ 2. Le Roi peut autoriser les organismes d'intérêt public de transport en commun nationaux ou régionaux qu'il désigne à bénéficier du régime applicable à l'État.

Toutefois, en ce qui concerne les organismes qui dépendent des Régions, cette autorisation est accordée après avis de celles-ci.

Le Roi fixe les conditions d'octroi et de retrait de cette autorisation, ainsi que les mesures de contrôle nécessaires.

L'autorisation peut notamment être subordonnée au dépôt d'un cautionnement à la Caisse de dépôts et consignations.

§ 3. Lorsqu'un véhicule automoteur tombant sous l'application de la loi du 9 janvier 1953 portant approbation de la Convention entre les États parties au Traité de l'Atlantique nord sur le statut de leurs forces et de l'annexe, signées à Londres le 19 juin 1951 et qui est habituellement stationné

plusieurs organismes publics sont dispensés de l'obligation d'assurance en vertu de la loi, laquelle dispense est facultative.

Ainsi, lorsqu'un véhicule qui leur appartient est impliqué dans un accident de la circulation, deux options sont envisageables. Soit les organismes désignés n'ont pas fait usage de la dispense et il incombera à l'assureur RC auto d'intervenir. Soit les organismes désignés ont fait usage de cette faculté de dispense et ils devront couvrir eux-mêmes les dommages dans les conditions de l'article 29bis²⁸⁰¹.

La solidarité prévue expressément à l'article 29bis, § 1^{er}, trouve également à s'appliquer aux organismes dispensés de l'obligation d'assurance lorsqu'ils sont appelés à intervenir dans le cadre de l'article 29bis.

737. Propriétaires des véhicules sur rails (art. 29bis, § 1^{er}, al. 2). Les véhicules sur rails n'étant pas soumis à l'obligation d'assurance, l'article 29bis prévoit expressément qu'en cas d'accident impliquant ce type de véhicule, le débiteur de l'indemnité sera le propriétaire du véhicule.

La solidarité s'applique également dès lors qu'il est renvoyé au régime de l'alinéa 1^{er}.

738. Fonds commun de garantie belge (art. 29bis, § 1^{er}, al. 4). L'alinéa 4 de l'article 29bis, modifié en 2017, prévoit que « L'article 19bis-11, § 1^{er} s'applique à cette indemnisation. Toutefois, si l'accident résulte d'un cas fortuit, l'assureur reste tenu ».

L'article 19bis-11, § 1^{er}, auquel il est renvoyé prévoit une intervention du Fonds de garantie belge :

- « 1^o) lorsque l'entreprise d'assurances est déclarée en faillite ;
- 2^o) lorsque l'entreprise d'assurances débitrice des indemnités, ayant renoncé à l'agrément en Belgique ou y ayant fait l'objet d'une mesure de révocation ou d'une décision d'interdiction d'activité en application de l'article 71, § 1^{er}, alinéa 3, et § 2, de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances, est en défaut d'exécuter ses obligations ;
- 3^o) lorsqu'aucune entreprise d'assurances n'est obligée à ladite réparation en raison d'un cas fortuit exonérant le conducteur du véhicule qui a causé l'accident ;
- 4^o) lorsque, en cas de vol, de violence ou de recel, la responsabilité civile à laquelle le véhicule peut donner lieu n'est pas assurée, conformément à l'exclusion légalement permise ;
- 5^o) lorsque, dans un délai de trois mois à compter de la date à laquelle elle a présenté à l'entreprise d'assurances du véhicule dont la participation à la circulation a causé l'accident ou à son représentant chargé du règlement des sinistres une demande d'indemnisation, l'entreprise d'assurances ou son représentant chargé du règlement des sinistres n'a pas donné de réponse motivée aux éléments de la demande ;
- 6^o) lorsque l'entreprise d'assurances n'a pas désigné de représentant chargé du règlement des sinistres ;
- 7^o) si le véhicule automoteur qui a causé l'accident ne peut pas être identifié ; dans ce cas, le Fonds est substitué à la personne responsable ;
- 8^o) lorsqu'aucune entreprise d'assurances n'est obligée à ladite réparation soit du fait que l'obligation d'assurance n'a pas été respectée, soit parce que, dans les deux mois après l'accident, il est impossible d'identifier l'entreprise d'assurances ;

à l'étranger, cause des dommages en Belgique, l'État paie l'indemnisation conformément au § 1^{er} et sans préjudice de l'application de l'article 2, § 2. »

²⁸⁰¹ Art. 29bis, § 1^{er}, al. 5.

MANUEL DE DROIT DE LA RESPONSABILITÉ CIVILE

9°) lorsque, s'agissant d'un véhicule automoteur exempté de l'obligation d'assurance conformément à l'article 2*bis*, alinéa 1^{er}, aucune entreprise d'assurances ne couvre la responsabilité civile du conducteur du véhicule qui a causé l'accident ».

Il s'agit principalement des cas d'absence d'assurance, de véhicule non identifié ou volé^{2802,2803}, de faillite de l'assureur...

Une exception est prévue en présence d'un cas fortuit. Le cas fortuit n'exclut en effet pas l'implication du véhicule dans l'accident. Par conséquent, l'assureur reste logiquement tenu d'intervenir dans cette dernière hypothèse, pour autant que les conditions de l'article 29*bis* soient réunies²⁸⁰⁴. À l'inverse, si l'article 29*bis* ne s'applique pas et que l'on en revient au droit commun, le cas fortuit sera pris en charge par le Fonds commun de garantie.

La solidarité prévue expressément à l'article 29*bis*, § 1^{er}, trouve également à s'appliquer au Fonds commun de garantie belge lorsqu'il est appelé à intervenir sur la base de l'article 29*bis*.

VI. Les limites du droit à l'indemnisation

739. Faute intentionnelle de la victime âgée de plus de 14 ans.

L'article 29*bis*, alinéa 6, exclut de la catégorie des bénéficiaires les victimes âgées de plus de 14 ans qui ont voulu l'accident et ses conséquences. Il s'agit de la seule véritable cause d'exonération dont peut se prévaloir le débiteur de l'indemnité, à savoir, en principe, l'assureur RC auto.

Cet article a fait l'objet de remaniements successifs sur lesquels nous ne reviendrons pas. On retiendra uniquement que la notion de faute inexcusable usitée auparavant avait donné lieu à de nombreux arrêts de la Cour de cassation. Le législateur a dès lors jugé utile d'intervenir afin de mieux baliser les restrictions. Les travaux préparatoires énoncent que « [c]ertains juges de police vident la loi de sa substance en donnant une interprétation très extensive de la notion de "faute inexcusable", ce qui n'était certainement pas l'intention du législateur »^{2805,2806}.

²⁸⁰² Notons à cet égard l'article 3, § 1^{er}, de la loi qui dispose : « L'assurance doit garantir l'indemnisation des personnes lésées chaque fois qu'est engagée la responsabilité civile du propriétaire, de tout détenteur et de tout conducteur du véhicule assuré, de toute personne transportée et des personnes qui sont civilement responsables des personnes précitées, à l'exclusion de la responsabilité civile de ceux qui se seraient rendus maîtres du véhicule par vol ou violence ou par suite de recel. »

²⁸⁰³ Conformément à l'arrêt de la Cour de cassation du 13 octobre 2006 (C.R.A., 2007, p. 12), l'assureur qui couvre la responsabilité du propriétaire, du conducteur ou du détenteur d'un véhicule automoteur ou le Fonds de garantie belge n'est pas tenu d'indemniser une victime complice du vol ou du recel de ce véhicule qui est impliqué dans un accident de la circulation et qui a causé un dommage.

²⁸⁰⁴ Aucune action contributoire contre le Fonds commun de garantie n'est alors permise (Cass., 2 avril 2007, *Pas.*, 2007, p. 632).

²⁸⁰⁵ Proposition de loi améliorant le régime de l'indemnisation automatique des dommages subis par les usagers de la route les plus vulnérables et les passagers de véhicules, *Doc. parl.*, Ch. repr., 1999-2000, n° 0210/001, p. 3.

²⁸⁰⁶ Pour d'aucuns, cette critique n'était pas réellement fondée (B. DUBUISSON et B. DE CONINCK, « L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation. Présentation générale – Rapport belge »,

La charge de de la preuve (art. 8.4 nouveau C. civ.) repose sur les épaules du débiteur de l'indemnité²⁸⁰⁷. Il lui appartiendra, s'il entend refuser son intervention, de prouver la faute intentionnelle de la victime. Le juge apprécie souverainement si la victime a voulu l'accident et ses conséquences²⁸⁰⁸.

Rappelons également que, si la victime a commis la faute intentionnelle qui a entraîné son décès, cette faute sera opposable à ses ayants droit.

740. Illustrations. Les travaux préparatoires mentionnent uniquement l'hypothèse du suicide ou de l'automutilation²⁸⁰⁹ comme exemple de situation où la victime a voulu l'accident et ses conséquences.

741. Difficultés. Plusieurs difficultés ont été mises en lumière par B. Dubuisson et B. de Coninck²⁸¹⁰. Tout d'abord, les auteurs indiquent qu'« il faut s'attendre à de longues discussions sur le caractère volontaire ou involontaire du suicide » dès lors que « [l]a perte du droit à indemnisation ne se conçoit en effet que si la victime avait la pleine maîtrise de ses actes au moment du fait dommageable »²⁸¹¹. Une personne qui n'est pas dotée de la capacité de discernement ne pourra dès lors être exclue du régime à défaut de pouvoir conclure à l'existence d'une faute dans son chef et, *a fortiori*, d'une faute intentionnelle. Quant aux conséquences voulues par la victime, les auteurs s'interrogent sur l'hypothèse du candidat au suicide qui « manque son but et se retrouve gravement handicapé ». Comme il n'a ni voulu ni recherché cette conséquence, « pourrait-il prétendre à l'indemnisation sur le fondement de l'article 29bis ? »²⁸¹². Pour les auteurs, « la faute intentionnelle de la victime suppose une volonté délibérée de provoquer l'accident et d'en accepter toutes les conséquences prévisibles, sans qu'il faille nécessairement rapporter cette intention à chacun des préjudices tels qu'ils sont survenus *in concreto* »²⁸¹³.

in Greca, *L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation en Europe*, op. cit., p. 37). Voy. D. de CALLATAÏ et N. ESTIENNE, « De la faute inexcusable à la faute intentionnelle », *in* *Cinq années d'application de la loi sur l'indemnisation des usagers faibles de la route. Analyse de jurisprudence inédite*, Actes du colloque UCL-FUSL du 1^{er} février 2001.

²⁸⁰⁷ B. DUBUISSON et B. DE CONINCK, « L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation. Présentation générale – Rapport belge », *in* Greca, *L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation en Europe*, op. cit., p. 38.

²⁸⁰⁸ Cass., 27 janvier 2020, R.W., 2020-2021, p. 777.

²⁸⁰⁹ Proposition de loi améliorant le régime de l'indemnisation automatique des dommages subis par les usagers de la route les plus vulnérables et les passagers de véhicules, *Doc. parl.*, Ch. repr., 1999-2000, n° 0210/001, p. 6.

²⁸¹⁰ B. DUBUISSON et B. DE CONINCK, « L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation. Présentation générale – Rapport belge », *in* Greca, *L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation en Europe*, op. cit., p. 38.

²⁸¹¹ Les auteurs renvoient à N. ESTIENNE, note sous Pol. Liège, 20 septembre 2001, R.G.A.R., 2001, n° 13392, p. 4 ; D. SIMOENS, « Het verkeersongevallenartikel 29bis W.A.M.: stand van zaken na de wijzigingswet van 19 januari 2001 », R.W., 2000-2001, p. 1583, n° 24.

²⁸¹² B. DUBUISSON et B. DE CONINCK, « L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation. Présentation générale – Rapport belge », *in* Greca, *L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation en Europe*, op. cit., p. 38.

²⁸¹³ B. DUBUISSON et B. DE CONINCK, « L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation. Présentation générale – Rapport belge », *in* Greca, *L'indemnisation des victimes d'accidents de la*

VII. La prescription²⁸¹⁴

742. Action de la victime contre l'assureur RC auto. Pour déterminer le délai de prescription applicable à l'action diligentée sur le pied de l'article 29bis, il faut se référer au délai applicable à l'action directe [*de rechtstreekse vordering*] fondée sur l'article 150 de la loi du 4 avril 2014²⁸¹⁵ (ancien art. 86 de la loi du 25 juin 1992)²⁸¹⁶.

Le délai de prescription de l'action directe est régi par l'article 88, § 2, de la même loi qui prévoit un délai de cinq ans à partir du fait générateur du dommage ou, s'il y a infraction pénale, à compter du jour où celle-ci a été commise. Toutefois, lorsque la personne lésée prouve qu'elle n'a eu connaissance de son droit envers l'assureur qu'à une date ultérieure, le délai ne commence à courir qu'à cette date, sans pouvoir excéder dix ans à compter du fait générateur du dommage ou, s'il y a infraction pénale, du jour où celle-ci a été commise.

743. Action de la victime contre le fonds ou le propriétaire du véhicule sur rails²⁸¹⁷. Lorsque la victime agit contre le Fonds de garantie belge, des délais particuliers sont prévus aux articles 24 et suivants de l'arrêté royal du 11 juillet 2003²⁸¹⁸.

Lorsque la victime agit contre le propriétaire de véhicule sur rails, c'est l'article 2262bis qui trouve à s'appliquer.

circulation en Europe, op. cit., p. 38. Les auteurs renvoient à Civ. Bruxelles (11^e ch.), 7 décembre 2010, R.G.A.R., 2011, n° 14799 : la notion de faute intentionnelle doit être interprétée de la même façon que la notion de sinistre intentionnel visée par l'article 8 de la loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre (actuel art. 62 de la loi du 4 avril 2014).

²⁸¹⁴ V. DE WULF, « La prescription de l'action fondée sur l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 », *For. Ass.*, n° 106, 2010, pp. 129-132.

²⁸¹⁵ Loi du 4 avril 2014 relative aux assurances, M.B., 30 avril 2014.

²⁸¹⁶ Voy. Cass., 21 mai 2010, *For. Ass.*, n° 106, 2010, p. 129, note V. DE WULF. La Cour de cassation décide : « En vertu de l'article 29bis, § 1^{er}, dernier alinéa, de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, l'obligation d'indemnisation visée à cette disposition 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 cet article n'y déroge pas. » Elle ajoute qu'« [i]l se déduit de ces dispositions, spécialement du renvoi par l'article 29bis, § 1^{er}, dernier alinéa, précité aux règles de l'assurance de la responsabilité en généra[l], que le législateur a eu l'intention de donner à la victime d'un accident de la circulation, indemnisable sur la base de cet article 29bis, les mêmes garanties qu'à la personne lésée visée à l'article 86 de la loi du 25 juin 1992 précitée. Il en résulte que l'article 34, § 2, de cette dernière loi est applicable à l'action fondée sur l'article 29bis. Dès lors, cette action se prescrit par cinq ans ».

²⁸¹⁷ Voy. H. DE RODE, *L'indemnisation des victimes faibles d'accidents de circulation. L'article 29bis, op. cit.*, pp. 88-89.

²⁸¹⁸ Arrêté royal du 11 juillet 2003 fixant les conditions d'agrément et le fonctionnement du Bureau belge et du Fonds commun de garantie, M.B., 17 octobre 2003.

744. Causes de suspension et d'interruption²⁸¹⁹. Pour les causes d'interruption et de suspension, il est renvoyé aux articles 2244 et 2248 de l'ancien Code civil ainsi qu'à l'article 89 de la loi du 4 avril 2014^{2820,2821}.

VIII. Le dommage réparable

745. Vue d'ensemble. À l'instar des régimes spéciaux d'indemnisation fondés sur le risque ou la solidarité, l'article 29bis ne garantit pas l'indemnisation de tous les postes de préjudice. Il prévoit que sont réparés, à « l'exception des dégâts matériels » et « des dommages subis par le conducteur de chaque véhicule automoteur impliqué », « tous les dommages subis par les victimes et leurs ayants droit et résultant de lésions corporelles ou du décès, y compris les dégâts aux vêtements ». Il est ajouté à l'alinéa 3 du paragraphe 1^{er} que « [l]es dommages occasionnés aux prothèses fonctionnelles sont considérés comme des lésions corporelles. (Il y a lieu d'entendre par prothèses fonctionnelles : les moyens utilisés par la victime pour compenser des déficiences corporelles) ». L'indemnisation sur le pied de l'article 29bis est dès lors limitée. Les seuls préjudices couverts sont les conséquences des lésions corporelles, y compris les prothèses fonctionnelles, du décès et des dégâts aux vêtements, pour autant que ces dommages soient imputables à l'accident²⁸²².

Cette limitation est justifiée en ces termes dans les travaux préparatoires : « Les dommages résultant de dégâts matériels ne seront, en revanche, pas réparés sur la base de la loi en projet. Leur réparation n'aurait pas correspondu au

²⁸¹⁹ H. DE RODE, *L'indemnisation des victimes faibles d'accidents de circulation. L'article 29bis, op. cit.*, p. 87.
²⁸²⁰ Art. 89. – « § 1^{er}. La prescription contre les mineurs, interdits et autres incapables ne court pas jusqu'au jour de la majorité ou de la levée de l'incapacité.

§ 2. La prescription ne court pas contre l'assuré, le bénéficiaire ou la personne lésée qui se trouve par force majeure dans l'impossibilité d'agir dans les délais prescrits.

§ 3. Si la déclaration de sinistre a été faite en temps utile, la prescription est interrompue jusqu'au moment où l'assureur a fait connaître sa décision par écrit à l'autre partie.

§ 4. L'interruption ou la suspension de la prescription de l'action de la personne lésée contre un assuré entraîne l'interruption ou la suspension de la prescription de son action contre l'assureur. L'interruption ou la suspension de la prescription de l'action de la personne lésée contre l'assureur entraîne l'interruption ou la suspension de la prescription de son action contre l'assuré.

§ 5. La prescription de l'action visée à l'article 88, § 2, est interrompue dès que l'assureur est informé de la volonté de la personne lésée d'obtenir l'indemnisation de son préjudice. Cette interruption cesse au moment où l'assureur fait connaître par écrit, à la personne lésée, sa décision d'indemnisation ou son refus. »

²⁸²¹ Voy. Pol. Fl. orientale (div. Gand), 10 décembre 2019, *J.J.P.*, 2020, p. 80 : la prescription est suspendue en faveur des mineurs et interdits. Pour interrompre la prescription, il suffit que les assureurs acceptent d'indemniser la victime.

²⁸²² H. DE RODE, *L'indemnisation des victimes faibles d'accidents de circulation. L'article 29bis, op. cit.*, p. 58. Voy. Pol. Bruxelles, 22 mars 2012, *J.J.P.*, 2012/2, p. 67. Le tribunal refusa d'octroyer une indemnisation sur la base de l'article 29bis à une personne témoin d'un accident qui estimait avoir subi un important choc psychologique. Le tribunal rappelle d'abord que « [l]a victime doit apporter la preuve d'une relation causale entre l'accident dans lequel un véhicule automoteur est impliqué et les lésions qu'elle a subies ». Il estime que, « si, comme la demanderesse préconise, l'interprétation des différentes composantes de l'article 29bis est large, elle ne peut être tellement large d'y inclure chaque personne présente lorsqu'un accident de circulation, impliquant des tiers, se produit, même si cette personne était piétonne ou cycliste et pourrait, en tant que telle, être qualifiée d'usager faible ».

but poursuivi par le présent projet. En outre, elle aurait entraîné un coût plus élevé pour les assureurs et, en définitive, pour les assurés eux-mêmes. Enfin, la réparation des dommages résultant de dégâts matériels sans qu'une faute et son lien de causalité avec le dommage doivent être démontrés aurait accru les risques de fraude à l'assurance »²⁸²³. On notera également qu'il reste loisible au propriétaire du véhicule de souscrire une assurance « dégâts matériels » ou « *omnium* » pour couvrir le préjudice matériel.

746. Dommages résultant de lésions corporelles. On enseigne couramment que seul le dommage corporel de la victime est indemnisable sur la base de l'article 29*bis*.

On considère que tant les conséquences patrimoniales (frais médicaux et d'hospitalisation, frais paramédicaux, frais de déplacement, perte de revenus, efforts accrus, préjudice ménager, aide d'une tierce personne) que non patrimoniales (dommage moral, préjudice esthétique, d'agrément, sexuel, douleurs physiques) des lésions corporelles sont réparées intégralement²⁸²⁴.

Sont donc visés tous les préjudices qui résultent de lésions corporelles ou du décès à l'exclusion des dommages aux biens et des préjudices économiques purs²⁸²⁵.

747. Dommages résultant du décès. Les conséquences patrimoniales et extrapatrimoniales liées au décès feront également l'objet d'une indemnisation. On vise ici le préjudice par répercussion des proches de la victime, qu'il s'agisse d'un préjudice moral ou d'un préjudice économique. À cet égard, on peut citer les frais funéraires, la perte de soutien économique de l'ex-conjoint qui pouvait compter sur une pension alimentaire, le préjudice moral d'un ami proche...

748. Prothèses fonctionnelles. En vertu de l'article 29*bis*, § 1^{er}, alinéa 3, les prothèses fonctionnelles sont assimilées aux lésions corporelles. Ces prothèses sont définies comme « les moyens utilisés par la victime pour compenser des déficiences corporelles ».

Il est prévu, dans les travaux préparatoires, que la notion de prothèse fonctionnelle s'interprète largement. Ainsi, « cette interprétation implique qu'il convient de considérer comme prothèse fonctionnelle non seulement les appareils qui font partie intégrante du corps (p. ex., une jambe artificielle), mais également des lunettes, un appareil auditif, un berceau, un fauteuil roulant ou un chien d'aveugle et qu'il convient de considérer les dommages qui y sont occasionnés comme des dommages corporels, auxquels l'article 29*bis* est dès lors applicable »²⁸²⁶.

²⁸²³ Projet de loi portant des dispositions sociales, *Doc. parl.*, Sénat, 1993-1994, n° 980-1, p. 32.

²⁸²⁴ S. PARMESAN, « L'usager faible », in X., *Manuel de la réparation des dommages corporels en droit commun*, op. cit., 6^{ter}/p. 115.

²⁸²⁵ B. DUBUISSON et B. DE CONINCK, « L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation. Présentation générale – Rapport belge », in Grerca, *L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation en Europe*, op. cit., p. 38.

²⁸²⁶ Projet de loi modifiant diverses dispositions relatives au régime de l'indemnisation automatique des usagers de la route les plus vulnérables et des passagers de véhicules, Rapport fait au nom de la Commission, *Doc. parl.*, Ch. repr., 1999-2000, n° 0210/005, p. 5.

749. Vêtements. Malgré l'exclusion de principe des dommages matériels, le législateur a introduit en 2001²⁸²⁷, au rang des dommages réparables, les dégâts aux vêtements²⁸²⁸. L'objectif poursuivi par le législateur dans le cadre de l'adoption de la loi du 19 janvier 2001 était « d'éviter les vains marchandages sur ce point entre la victime et l'assureur »²⁸²⁹. Cette insertion a suscité plusieurs interrogations. La question s'est notamment posée de savoir si les dommages aux vêtements ne visent que ceux de la victime (et, le cas échéant, uniquement ceux portés ou également ceux rangés dans une valise p. ex.) ou si, au contraire, « ces dégâts ne doivent pas nécessairement être subis par une victime qui a elle-même subi des lésions corporelles dans l'accident »²⁸³⁰. La solution dégagée veut que seuls les vêtements portés sont visés²⁸³¹.

750. Exclusion des dégâts matériels. Les dégâts matériels au sens large sont exclus d'une indemnisation sur la base de l'article 29bis, à tout le moins. En effet, la victime conserve néanmoins la possibilité d'agir en vertu du droit commun de la responsabilité contre l'auteur du fait dommageable pour autant qu'elle démontre la réunion des conditions d'application (voy., en droit commun, *infra*, n^{os} 751 et s.). Ainsi, la victime d'un accident de la circulation ne pourra être indemnisée des dégâts causés au véhicule (voiture, moto, vélo, trottinette...) ²⁸³², aux biens transportés (ordinateur, vélo...) ou, encore, aux immeubles (lors de l'accident, le véhicule emboutit un immeuble). Ne pourront pas non plus être indemnisés sur la base de l'article 29bis, les frais d'un vol retour et de nuits d'hôtel car ils résultent du fait que le motor-home a été endommagé, non des blessures encourues²⁸³³.

IX. Le recours au droit commun

751. Contextualisation. L'indemnisation limitée qu'offre l'article 29bis tant au niveau des bénéficiaires que du dommage réparable ne doit pas venir occulter le rôle du droit commun. C'est en ce sens que l'article 29bis, § 5,

²⁸²⁷ Loi du 19 janvier 2001 modifiant diverses dispositions relatives au régime de l'indemnisation automatique des usagers de la route les plus vulnérables et des passagers de véhicules, *M.B.*, 21 février 2001.

²⁸²⁸ Les bijoux ne sont pas considérés comme des vêtements (J.-L. FAGNART, « Article 29bis – Vingt ans de controverses », in X., *L'assurance R.C. auto. Les 25 ans de la loi du 21 novembre 1989, op. cit.*, p. 81).

²⁸²⁹ B. DUBUISSON et B. DE CONINCK, « L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation. Présentation générale – Rapport belge », in Grerca, *L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation en Europe, op. cit.*, p. 38.

²⁸³⁰ B. DUBUISSON, « La loi du 19 janvier 2001, modifiant le régime d'indemnisation des usagers faibles de la route – "Cent fois sur le métier..." », in *L'indemnisation des usagers faibles de la route, op. cit.*, p. 590. L'hypothèse visée dans les travaux préparatoires étant celle du sauveteur bénévole semait, en effet, le doute. Projet de loi modifiant diverses dispositions relatives au régime de l'indemnisation automatique des usagers de la route les plus vulnérables et des passagers de véhicules, Rapport fait au nom de la Commission, *Doc. parl.*, Ch. repr., 1999-2000, n^o 0210/005, p. 4 : « Il n'est pas logique que dans le cadre du régime ordinaire de responsabilité, l'assurance couvre les habits de deuil, alors que dans le cadre de l'indemnisation automatique, les dégâts occasionnés aux vêtements par des traces de sang, par leur découpage lorsqu'il est porté secours à la victime, etc., ne sont pas indemnisés. »

²⁸³¹ J.-L. FAGNART, « Article 29bis – Vingt ans de controverses », in X., *L'assurance R.C. auto. Les 25 ans de la loi du 21 novembre 1989, op. cit.*, p. 81.

²⁸³² Et ce, d'autant plus si le propriétaire est le conducteur.

²⁸³³ Pol. Louvain, 30 octobre 2020, *Bull. Ass.*, 2021, p. 214.

rappelle que « les règles de la responsabilité civile restent d'application pour tout ce qui n'est pas régi expressément par le présent article »²⁸³⁴.

Ainsi, si la personne lésée, à la suite de l'accident de la circulation, ne revêt pas la qualité de bénéficiaire au sens de l'article 29bis (à savoir le conducteur), celle-ci pourra se retourner contre le responsable en vertu du droit commun (*infra*, n° 753).

De même, si la personne lésée a subi un dommage non couvert par l'article 29bis, il lui reste loisible d'en revenir au droit commun (*infra*, n° 752).

Autrement dit, le droit commun s'appliquera dès que l'on sort des limites du champ d'application de l'article 29bis.

Notons qu'aucune disposition ne contraint la victime à se fonder sur l'article 29bis pour obtenir l'indemnisation de son dommage²⁸³⁵. Il lui reste en effet loisible de choisir de se fonder sur le droit commun²⁸³⁶, et ce, même si le recours à ce dernier l'oblige à rapporter la preuve de la réunion des conditions d'application du régime invoqué (p. ex., pour l'article 1382 de l'ancien Code civil, la preuve d'une faute en lien causal avec un dommage).

752. Préjudice matériel. En principe, l'usager faible qui subit des dommages non couverts par l'article 29bis agira simultanément à son action fondée sur l'article 29bis, sur la base de l'article 1382 de l'ancien Code civil en vue d'être indemnisé des dommages non couverts (voire même des dommages couverts, mais non encore réparés)²⁸³⁷.

On songe à l'hypothèse d'un cycliste impliqué dans un accident de la circulation dont la responsabilité incombe au conducteur. La réparation du dommage aux biens (à savoir le vélo) pourra être réclamée au conducteur sur la base de l'article 1382 de l'ancien Code civil.

Le piéton dont le dernier iPhone a été détruit à la suite de l'accident pourra également mobiliser l'article 1382 de l'ancien Code civil.

Le propriétaire d'une voiture – conducteur ou non du véhicule – abîmée lors du choc avec une trottinette pilotée par une personne ayant commis une négligence pourra également se retourner contre ce dernier pilote sur la base de l'article 1382 de l'ancien Code civil, et s'il est mineur, le cas échéant, sur la base de l'article 1384, alinéa 2, contre ses parents.

753. Dommage du conducteur. Même s'il ne bénéficie d'aucune indemnisation en vertu de l'article 29bis, sauf en tant qu'ayant droit de la victime, le

²⁸³⁴ Voy. aussi, récemment, Cass., 26 octobre 2020, n° C.18.0064.F, qui concerne l'application de l'article 1254 du Code civil et l'imputation des provisions.

²⁸³⁵ B. DUBUISSON et B. DE CONINCK, « L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation. Présentation générale – Rapport belge », in Grerca, *L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation en Europe*, op. cit., p. 40.

²⁸³⁶ Notamment devant les juridictions pénales qui demeurent incompétentes pour l'application de l'article 29bis.

²⁸³⁷ Cass., 8 octobre 2002, D.C.J., 2003, p. 20 : « Qu'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 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. »

conducteur n'est pas démuné. Pour autant que l'accident soit imputable à un fait générateur de responsabilité sur la base des articles 1382 et suivants de l'ancien Code civil, le conducteur pourra se retourner contre l'auteur du fait dommageable, et ce, peu importe que l'auteur du fait dommageable soit considéré comme usager faible ou non. Comme nous l'avons vu ci-dessus, l'article 29bis n'emporte aucune immunité civile dans le chef des usagers faibles (voy. *supra*, n° 732).

Ainsi, le conducteur du véhicule blessé au bras pourra se retourner tant pour les dommages qui résultent de ses lésions corporelles que pour le dommage à son véhicule et son contenu contre :

- le conducteur en sens inverse qui a brûlé un feu rouge ;
- la victime qui a traversé la route en violation des dispositions du Code de la route ;
- le cycliste qui n'a pas respecté la priorité de droite ;
- la personne qui a garé le véhicule en stationnement irrégulier.

754. Droit commun et les recours après indemnisation (*infra*, n° 755). Notons que les recours après indemnisation sont également soumis au droit commun de la responsabilité civile.

X. Les recours après indemnisation

755. Contextualisation. L'assureur RC auto, le Fonds commun ou encore le propriétaire de véhicules sur rails qui a indemnisé la victime sur la base de l'article 29bis (obligation à la dette) dispose de recours contre les personnes responsables de l'accident de la circulation (contribution à la dette) en vertu de l'article 29bis, § 4. Aux termes de cet article, « [l']assureur ou le fonds commun de garantie automobile sont subrogés dans les droits de la victime contre les tiers responsables en droit commun. Les modalités d'exercice de ce recours sont soumises aux conditions prévues par l'article 95, alinéas 2 à 5, de la loi du 4 avril 2014 relative aux assurances²⁸³⁸ »²⁸³⁹.

²⁸³⁸ L'article 95, qui figure au sein des dispositions relatives aux assurances à caractère indemnitaire, intitulé « Subrogation de l'assureur » dispose : « L'assureur qui a payé l'indemnité est subrogé, à concurrence du montant de celle-ci, dans les droits et actions de l'assuré ou du bénéficiaire contre les tiers responsables du dommage.

Si, par le fait de l'assuré ou du bénéficiaire, la subrogation ne peut plus produire ses effets en faveur de l'assureur, celui-ci peut lui réclamer la restitution de l'indemnité versée dans la mesure du préjudice subi. La subrogation ne peut nuire à l'assuré ou au bénéficiaire qui n'aurait été indemnisé qu'en partie. Dans ce cas, il peut exercer ses droits, pour ce qui lui reste dû, de préférence à l'assureur.

Sauf en cas de malveillance, l'assureur n'a aucun recours contre les descendants, les ascendants, le conjoint et les alliés en ligne directe de l'assuré, ni contre les personnes vivant à son foyer, ses hôtes et les membres de son personnel domestique. En cas de malveillance occasionnée par des mineurs, le Roi peut limiter le droit de recours de l'assureur couvrant la responsabilité civile extra-contractuelle relative à la vie privée. Toutefois l'assureur peut exercer un recours contre ces personnes dans la mesure où leur responsabilité est effectivement garantie par un contrat d'assurance. »

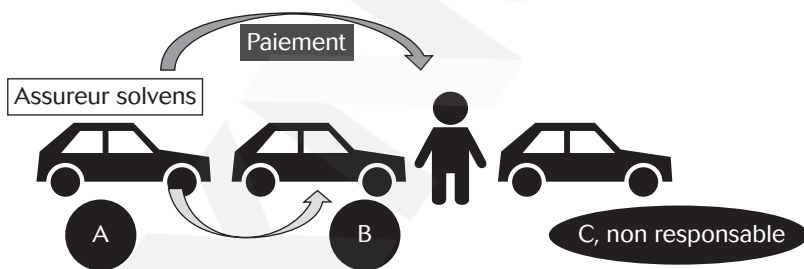
²⁸³⁹ Pour le propriétaire des véhicules sur rails ou des véhicules exemptés d'assurance, c'est l'article 1251, 3°, qui trouve à s'appliquer. L'article 29bis, § 4, omet en effet de le mentionner (H. DE RODE, *L'indemnisation des victimes faibles d'accidents de circulation. L'article 29bis, op. cit.*, p. 79).

756. Distinction. Une *summa divisio* doit tout d'abord être opérée selon que la responsabilité de l'accident est établie ou non. Si aucune responsabilité n'est établie et que plusieurs véhicules sont impliqués, un partage de responsabilité s'opérera par parts viriles entre les assureurs solidairement tenus. L'assureur *solvens* pourra se retourner contre les autres assureurs²⁸⁴⁰ tenus solidairement.

Ensuite, si la responsabilité est établie, l'on distinguera encore selon que « l'accident met uniquement en présence des conducteurs de véhicules impliqués et une victime protégée » ou si « l'accident met en cause des conducteurs de véhicules impliqués, une victime, mais aussi un ou des tiers responsables en droit commun »²⁸⁴¹.

757. Accident impliquant uniquement des véhicules et un usager faible²⁸⁴². Dans le cadre de son recours contributoire fondé sur la subrogation, l'assureur²⁸⁴³ *solvens* sera admis à réclamer aux autres débiteurs de l'indemnisation, sur la base du droit commun, leur part du dommage, et ce, à concurrence des responsabilités de chacun d'eux dans l'accident.

P. ex. : accident de la circulation impliquant trois véhicules (A-B-C) et un piéton. La responsabilité de l'accident incombe à deux des trois véhicules (A et B). A est tenu responsable pour un quart et B pour trois quarts. L'assureur de A indemnise le piéton. Il pourra ensuite se retourner contre B et réclamer trois quarts des montants qu'il a versés.



P. ex. : reprenons l'hypothèse ci-avant. Si l'assureur de C est intervenu et qu'il s'avère finalement que seuls A et B sont responsables chacun pour moitié, C pourra récupérer l'ensemble de l'indemnité pour moitié auprès de A et pour moitié auprès de B.

²⁸⁴⁰ Ou le fonds ou le propriétaire du véhicule sur rails ou du véhicule dispensé d'assurance, même si le texte reste indigent sur la question (B. DUBUISSON, « La loi du 19 janvier 2001, modifiant le régime d'indemnisation des usagers faibles de la route – "Cent fois sur le métier..." », in *L'indemnisation des usagers faibles de la route*, op. cit., p. 590).

²⁸⁴¹ B. DUBUISSON et B. DE CONINCK, « L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation. Présentation générale – Rapport belge », in Grerca, *L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation en Europe*, op. cit., pp. 40 et s.

²⁸⁴² Voy., sur cette partie, les développements plus fouillés de B. DUBUISSON et B. DE CONINCK, « L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation. Présentation générale – Rapport belge », in Grerca, *L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation en Europe*, op. cit., pp. 40 et s., que nous synthétisons.

²⁸⁴³ Ou le fonds ou le propriétaire du véhicule sur rails.

Si l'accident, par ailleurs, résulte d'une faute de l'usager faible, l'indemnisation qui correspond à la faute de l'usager faible sera répartie par parts égales entre les différents assureurs²⁸⁴⁴.

On songe au cycliste qui n'a pas respecté la priorité de droite et qui est blessé dans le cadre du carambolage impliquant plusieurs véhicules, lequel carambolage résulte en partie de sa propre faute.

Quid toutefois lorsque le bénéficiaire de l'indemnité est également le conducteur responsable de l'accident ? La part de responsabilité de l'usager faible doit-elle être prise en charge par les assureurs des autres véhicules impliqués ?

L'affaire qui remonta jusqu'à la Cour de cassation concernait un accident impliquant deux véhicules. Le véhicule (véhicule A) tenu responsable à 100 % de l'accident comportait à son bord deux époux. Le conducteur, en sa qualité d'ayant droit de son épouse, réclamait une indemnisation à la suite du décès de celle-ci en qualité de passagère.

L'assureur du véhicule A a indemnisé la victime avant de se retourner contre l'assureur de l'autre véhicule impliqué, lequel ne supportait aucune part de responsabilité dans l'accident.

Dans son arrêt du 28 septembre 2012²⁸⁴⁵, la Cour de cassation pose les principes applicables : « En vertu de l'article 1251, 3°, du Code civil²⁸⁴⁶, la subrogation a lieu de plein droit au profit de celui qui, étant tenu avec d'autres ou pour d'autres au paiement de la dette, avait intérêt de l'acquitter. Il ressort de ces dispositions que lorsque plusieurs véhicules automoteurs sont impliqués dans un accident de la circulation, les assureurs respectifs sont tenus d'indemniser la victime ou ses ayants-droit[t] et de supporter en principe chacun une partie égale de l'indemnité. L'assureur qui a acquitté l'indemnisation de la victime ou de ses ayants-droit[t] dispose, en vertu de l'article 1251, 3°, du Code civil, d'une action récursoire contre les autres assureurs de la responsabilité pour ce qu'il a payé outre sa part à la victime ou à ses ayants-droit[t] ».

Elle ajoute que « [l']article 29bis, § 4, alinéa 1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989 dispose que l'assureur ou le fonds commun de garantie automobile sont subrogés dans les droits de la victime contre les tiers responsables en droit commun [...] » avant d'avoir égard aux travaux préparatoires et à l'objectif du législateur, à savoir « supporter la charge financière du dommage subi par

²⁸⁴⁴ Cass. (1^{re} ch.), 26 janvier 2012, n° C.11.0318.N, www.juportal.be ; Cass. 17 septembre 2021, R.G.A.R., 2021, p. 15830. Pour une illustration, voy. Pol. Fl. orientale (div. Gand), 10 octobre 2019, *J.J.P.*, 2020, p. 64.

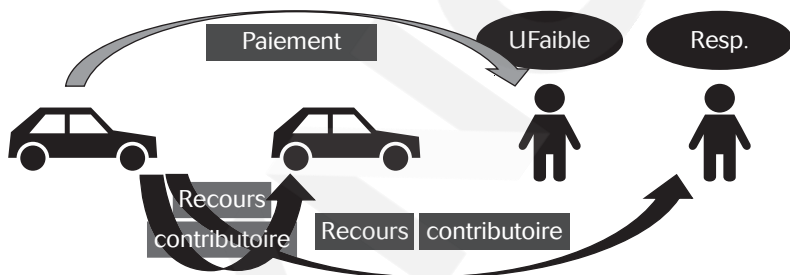
²⁸⁴⁵ Cass. (1^{re} ch.), 28 septembre 2012, *Pas.*, 2012, p. 1788. La Cour décide également, dans cet arrêt, que l'ayant droit de la victime n'est pas un tiers responsable au sens de l'article 29bis, § 4, quant aux indemnités qui lui sont dues en vertu de l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 pour le dommage propre qu'il subit en raison des lésions ou du décès de la victime. Il n'est pas évident de rapprocher et d'expliquer cette décision par rapport à l'arrêt du 23 janvier 2012 (voy. la note de bas de page 2852, *infra*), dans lequel il semble cependant qu'aucune violation de l'article 1251, 3°, du Code civil ne fût invoquée.

²⁸⁴⁶ Cet article est remplacé par l'article 5.220, alinéa 1^{er}, 1^{er}, du Code civil.

le bénéficiaire de l'indemnité par celui qui est responsable en droit commun de l'accident, sauf dans la mesure où le bénéficiaire est aussi responsable de l'accident ».

Elle en conclut qu'« [i]l s'ensuit que lorsque l'ayant-droit de la victime est seul responsable de l'accident de la circulation, l'assureur qui a indemnisé l'ayant-droit de son dommage en suite des lésions ou du décès de la victime sur la base de l'article 29bis, de la loi du 21 novembre 1989 ne peut récupérer cette indemnité en vertu de l'article 29bis, § 4, de cette même loi. Cet assureur dispose d'une action récursoire sur la base de l'article 1251, 3°, du Code civil contre les assureurs des autres véhicules automoteurs impliqués dans l'accident pour une part égale dans ce qu'il a payé à l'ayant-droit. La circonstance que l'ayant-droit de la victime est le conducteur d'un des véhicules automoteurs impliqués n'y déroge pas ».

758. Accident impliquant des véhicules, un usager faible et un tiers responsable. Si l'accident implique un tiers responsable – lequel a commis une faute au regard du droit commun de la responsabilité civile extracontractuelle par rapport aux véhicules impliqués –, ce tiers responsable²⁸⁴⁷ sera tenu à concurrence de sa part de responsabilité.



La même solution prévaut dans l'hypothèse où le tiers responsable est aussi un usager faible. Comme le souligne H. De Rode, « [s]i le tiers responsable est une victime faible ou un ayant droit, aucun texte n'empêche que cette victime ou cet ayant droit se voie réclamer le remboursement des indemnités versées à d'autres victimes faibles ou ayants droit, qui ont subrogé l'assureur *solvens* dans leurs droits contre le responsable qui n'est pas son assuré (si le responsable est l'assuré de l'assureur qui l'indemnise, les indemnités restent évidemment à charge de l'assureur *solvens*) »²⁸⁴⁸.

P. ex. : un piéton, a, par son inadvertance, causé l'accident de la circulation impliquant le décès d'un autre piéton.

²⁸⁴⁷ Sur la notion de tiers responsable et son incompatibilité avec celle d'ayant droit, H. DE RODE, « L'action subrogatoire de l'assureur RC automobile ayant indemnisé une victime faible sur pied de l'article 29bis, dirigée contre une autre victime faible », *R.C.J.B.*, 2019, pp. 444-453.

²⁸⁴⁸ H. DE RODE, « L'action subrogatoire de l'assureur RC automobile ayant indemnisé une victime faible sur pied de l'article 29bis, dirigée contre une autre victime faible », *op. cit.*, p. 449.

Comme le précisent très bien B. Dubuisson et B. De Coninck, le *solvens* (p. ex., l'assureur RC auto) étant subrogé dans les droits de l'usager faible, il ne pourra réclamer à charge du tiers plus que ce que cet usager faible aurait lui-même pu obtenir^{2849, 2850}.

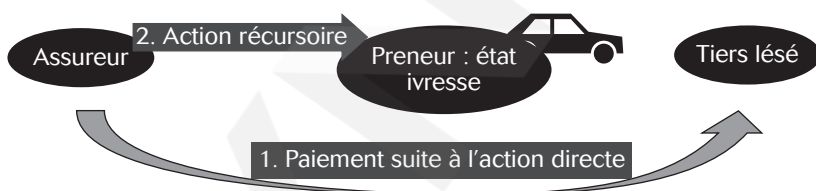
759. Action récursoire de l'assureur contre son assuré. L'action récursoire [*de regresvordering*] de l'assureur contre son assuré responsable du sinistre²⁸⁵¹ reste étrangère à l'article 29bis. Elle est régie par l'article 152 de la loi du 4 avril 2014 qui dispose :

« L'assureur peut, dans la mesure où il aurait pu refuser ou réduire ses prestations suivant la loi ou le contrat d'assurance, se réserver un droit de recours contre le preneur d'assurance et, s'il y a lieu, contre l'assuré autre que le preneur d'assurance, à concurrence de la part de responsabilité incombant personnellement à l'assuré.

Sous peine de perdre son droit de recours, l'assureur a l'obligation de notifier au preneur d'assurance, s'il y a lieu, à l'assuré autre que le preneur d'assurance, son intention d'exercer un recours aussitôt qu'il a connaissance des faits justifiant cette décision.

Le Roi peut limiter le recours dans les cas et dans la mesure qu'il détermine. »

Il convient également de s'en référer aux articles 45 à 47 des Conditions minimales des contrats d'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs²⁸⁵². Les cas d'ouverture de ce recours sont clairement délimités. Ce recours n'est admis qu'« à concurrence de la responsabilité de l'assuré dans l'accident »²⁸⁵³.



²⁸⁴⁹ Cass. (11^e ch.), 30 juin 2016, n° C.15.0447.N. ; Cass., 6 octobre 2005, *Pas.*, 2005, p. 1852, *R.D.C.*, 2006, p. 249.

²⁸⁵⁰ On notera aussi l'hypothèse, très particulière des ayants droit de l'usager faible, indemnisés par l'assureur d'un véhicule impliqué sur la base de l'article 29bis, alors que cet usager faible était responsable à 100 % de l'accident, sans avoir toutefois commis de faute intentionnelle. La Cour de cassation a rappelé dans ce cas que, pour que le recours subrogatoire aboutisse, il faut que les ayants droit aient eux-mêmes disposé d'un recours en droit commun. Or, lorsque la victime est seule responsable de l'accident, ses ayants droit ne peuvent obtenir en droit commun l'indemnisation des dommages qu'ils ont subis par répercussion, consécutivement aux lésions encourues par la victime ou au décès de celle-ci. Le juge du fond ne peut donc condamner l'assureur du responsable – également victime directe – à rembourser les sommes payées aux ayants droit de ce dernier, sans violer les articles 1382 et 1383 du Code civil et 29bis, § 4 (Cass. [3^e ch.], 23 janvier 2012, n° C.09.0228.F, www.juportal.be).

²⁸⁵¹ L'assuré a commis une faute contractuelle qui justifie l'exercice d'une action récursoire.

²⁸⁵² Texte annexé à l'arrêté royal du 5 février 2019 remplaçant l'annexe de l'arrêté royal du 16 avril 2018 déterminant les conditions des contrats d'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, *M.B.*, 19 février 2019.

²⁸⁵³ Cass., 7 février 2011, *Bull. Ass.*, 2011, p. 300.

XI. Les compétences des juridictions civiles

760. Évolution jurisprudentielle. L'article 601*bis* du Code judiciaire dispose que, « [q]uel qu'en soit le montant, le tribunal de police connaît de toute demande relative à la réparation d'un dommage résultant d'un accident de la circulation ou d'un accident ferroviaire²⁸⁵⁴ même si celui-ci est survenu dans un lieu qui n'est pas accessible au public ». C'est dès lors le tribunal de police, section civile, qui est compétent pour trancher les demandes fondées sur l'article 29*bis*²⁸⁵⁵. Il s'agit d'une compétence exclusive²⁸⁵⁶.

La compétence des juges de police, section pénale, pour trancher les litiges relatifs à l'article 29*bis* fit débat. Dès l'adoption du régime, il n'était pas rare de voir des juges de police se déclarer compétents pour appliquer l'article 29*bis* sous réserve d'un acquittement du prévenu.

Comme le souligne N. Estienne, « cette solution était sans doute pragmatique, mais elle heurtait l'orthodoxie juridique et en particulier le principe du caractère accessoire de l'action civile par rapport à l'action publique »²⁸⁵⁷.

La Cour de cassation a dès lors mis fin à cette pratique à la faveur de nombreux arrêts²⁸⁵⁸ suivis par les juridictions de fond.

La Cour d'arbitrage a également été saisie de la question. À l'occasion d'un arrêt du 26 juin 2002, elle décide que « les articles 3 et 4 de la loi du 17 avril 1878 contenant le [T]itre préliminaire du Code de procédure pénale, interprétés dans le sens qu'ils rendraient le juge répressif incompétent pour statuer sur la demande de la partie civile fondée sur l'article 29 *bis* de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, ne violent pas les articles 10 et 11 de la Constitution »²⁸⁵⁹.

L'incompétence du tribunal de police pénal est actuellement bien ancrée en droit belge.

Seules les juridictions civiles sont dès lors compétentes pour trancher l'application de l'article 29*bis*.

²⁸⁵⁴ L'ajout des termes « ou d'un accident ferroviaire » résulte de la loi du 30 décembre 2009.

²⁸⁵⁵ Sur l'étendue de ces deux articles voy. *supra*, n° 717.

²⁸⁵⁶ Cass., 27 février 1997, J.L.M.B., 1997, p. 412.

²⁸⁵⁷ N. ESTIENNE, « Questions choisies en matière d'indemnisation des usagers faibles de la route », *op. cit.*, n° 13894/9.

²⁸⁵⁸ Cass., 2 février 2000, *Bull. Ass.*, 2001, p. 490 ; Cass., 28 mars 2000, *R.W.*, 2000-2001, p. 1559, *Bull. Ass.*, 2001, p. 710 ; Cass., 21 juin 2000, *R.G.A.R.*, 2001, n° 13331 ; Cass., 20 avril 2001, *Bull. Ass.*, 2002, p. 196 ; Cass., 30 mai 2001, *Dr. circ.*, n° 2001, p. 346 ; Cass., 12 décembre 2001, *Dr. circ.*, n° 2002, p. 212 ; Cass., 29 mai 2002, *R.G.A.R.*, 2003, n° 13657.

²⁸⁵⁹ C.A., 26 juin 2002, *Dr. circ.*, 2002, p. 317, *R.W.*, 2002-2003, p. 935, *Bull. Ass.*, 2003, p. 753.