

RESEARCH OUTPUTS / RÉSULTATS DE RECHERCHE

Etudes de cas

Colson, Pauline

Published in:

L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation en Europe

Publication date:

2015

Document Version

le PDF de l'éditeur

[Link to publication](#)

Citation for pulished version (HARVARD):

Colson, P 2015, Etudes de cas: l'absence de contact : droit belge. Dans L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation en Europe. GRERCA, Bruylant, Bruxelles, p. 255-257.

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.

Cas pratique n° 4

L'absence de contact

Présenté par le Centre de recherche en droit privé (CRDP)
de l'Université de Tours

Un conducteur stationne son automobile sur un terrain vague. À la suite d'une forte rafale de vent, un arbre, dont le pied était pourri, s'abat sur la voiture, blessant gravement le passager qui venait de descendre du véhicule.

Le passager blessé peut-il demander réparation au conducteur du véhicule ?
Sur quel fondement ?

Droit belge

Pauline COLSON

*Assistante au Centre de droit privé de la Faculté de droit
de l'Université catholique de Louvain,
Avocate au barreau de Bruxelles*

Dans sa version initiale, la loi du 30 mars 1994¹ excluait les passagers du droit à l'indemnisation automatique prévu à l'article 29*bis* de la loi du 21 novembre 1989². Face aux critiques liées à cette exclusion et à son caractère discriminatoire³, la loi du 13 avril 1995⁴ a élargi les bénéficiaires de cette disposition en incluant les passagers dans la catégorie des usagers faibles. Seuls sont donc exclus, dans l'état actuel de la législation, les conducteurs d'un véhicule automoteur et leurs ayants droit. Dans le cas d'espèce, le passager fait donc partie des bénéficiaires de la disposition.

Par ailleurs, l'article 29*bis* exige que l'accident soit un accident de la circulation. Le Tribunal de première instance d'Hasselt a considéré que la chute

¹ Loi du 30 mars 1994 portant dispositions sociales, *M.B.*, 31 mars 1994.

² Loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de responsabilité en matière de véhicules automoteurs, *M.B.*, 8 décembre 1989.

³ C.A., 18 septembre 2002, n° 130/2002.

⁴ Loi du 13 avril 1995 modifiant l'article 29*bis* et abrogeant l'article 29*ter* 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.

d'un passager qui descend d'un véhicule motorisé est un accident de la circulation⁵. Cette notion d'accident de la circulation signifie également qu'il doit se produire dans un des lieux visés à l'article 2, § 1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989 à savoir la voie publique, les terrains ouverts au public et les terrains non publics mais ouverts à certaines personnes ayant le droit de les fréquenter. L'accident survenu dans un lieu privé n'entre donc pas dans le champ d'application de l'article 29bis. Dans le casus, il faudra déterminer si le terrain vague est un terrain privé ou un terrain ouvert au public. L'indemnisation de la victime sur cette base ne sera possible que dans la deuxième hypothèse. Il convient de rappeler que la jurisprudence des juges du fond s'en tient à une interprétation stricte, voire restrictive de la notion de terrain privé⁶. La Cour de cassation a également eu l'occasion de se prononcer sur cette notion et a estimé que, lorsque des personnes peuvent fréquenter un terrain sans y être expressément autorisées, ce terrain ne constitue pas un terrain privé⁷.

Enfin, il faut également s'interroger sur l'implication du véhicule dans l'accident. Cette notion n'est pas définie par le législateur. Il n'est dès lors pas exigé que le véhicule soit en mouvement ni qu'il y ait un contact entre la victime et le véhicule. Il faut toutefois qu'il y ait un lien quelconque entre le véhicule et l'accident. En l'absence de contact entre l'usager et le véhicule, la notion d'implication nécessite que le véhicule ait joué un rôle perturbateur dans l'accident. Le Tribunal de police de Gand a estimé qu'un passager qui chutait en descendant d'un bus pouvait invoquer le bénéfice de l'article 29bis, considérant le bus comme impliqué dans l'accident.⁸ En l'espèce, la circonstance que les lésions proviennent de la chute de l'arbre permet néanmoins de douter de l'implication du véhicule.

5 Civ. Hasselt, 18 janvier 1999, *Limb. Rechtsl.*, 1999, 102, note E. KONINCKX.

6 Ainsi, procédant à une telle interprétation, le Tribunal de police de Bruges a décidé qu'une allée située devant une maison qui rejoint la voie publique ou le trottoir ne peut être considérée comme un terrain privé au sens de l'article 2, § 1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989 (Pol. Bruges, 5 septembre 2002, *VKJ/DCJ*, 2003, p. 49).

7 Voy. Cass. (1^{re} ch.), 23 septembre 2010, R.G. n° C.09.0496.F (disponible sur : www.cass.be) : le juge du fond avait décidé que « la prairie est un terrain non public mais ouvert à un certain nombre de personnes ayant le droit de le fréquenter, au motif qu'un certain nombre de personnes, telles que le vétérinaire et le marchand de bestiaux, ont le droit de s'y rendre, et peuvent être amenés à y aller souvent ». La Cour cassa la décision : « 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. (3^e ch.), 7 février 2011, R.G. n° C.10.0147.N (disponible sur : www.cass.be) : un accident avait été causé par un camion qui circulait en marche arrière à proximité de docks. Les juges du fond avaient décidé que nonobstant le panneau « accès interdit aux personnes non autorisées » placé à l'entrée du dock, le terrain en question n'était pas un terrain à caractère privé dès lors que le dock est accessible aux véhicules de dizaines d'entreprises et qu'il n'est pas uniquement accessible aux véhicules expressément autorisés. La Cour de cassation rejette le pourvoi, décidant que la décision est légalement motivée.

8 Pol. Gand, 5 avril 2004, cité par T. PAPART, « L'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 : au pays de nulle part », *J.J.P.*, 2006, p. 148.

Droit français

Fabrice LEDUC

Professeur à l'Université de Tours

La Cour de cassation a eu à connaître de ce cas⁹.

En l'espèce, la victime a réclamé réparation au conducteur et à son assureur sur le fondement de la loi du 5 juillet 1985 régissant l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation. Pour que la victime obtienne réparation sur ce fondement, il faut qu'elle établisse que le véhicule conduit par le défendeur est impliqué dans l'accident de la circulation. L'implication est une notion distincte de celle de la causalité : la première est un lien entre le véhicule et l'accident, tandis que la seconde est un lien entre le véhicule et le dommage. Selon la jurisprudence, l'implication est caractérisée dès lors que le véhicule a pu jouer un rôle quelconque dans l'accident. La notion d'implication est, on le voit, très large.

Les juges du fond ont néanmoins repoussé les prétentions du demandeur. Selon eux, la victime, qui venait de descendre du véhicule dont elle était passagère, a été écrasée par l'arbre sous lequel elle est restée coincée, ce qui démontre que le dommage est consécutif à la chute de l'arbre indépendamment de la présence du véhicule à proximité du lieu de la chute. En d'autres termes, le véhicule du défendeur n'est pas impliqué dans l'accident, ce dont il résulte que la loi du 5 juillet 1985 n'est pas applicable en l'espèce. La solution retenue par les juges du fond semble, de prime abord, frappée au coin du bon sens.

La Cour de cassation l'a pourtant censurée au motif « qu'est impliqué [...] tout véhicule qui est intervenu, à quelque titre que ce soit, dans la survenance d'un accident de la circulation ». Or, tel est bien le cas en l'espèce, selon la Haute juridiction. Est ici retenue une conception excessivement (exagérément ?) extensive de l'implication.

⁹ Cass. (2^e civ.), 23 mai 2002, n° 00-10839.