

LE POINT SUR L'INDEMNISATION DES VICTIMES  
D'ACCIDENTS DE LA CIRCULATION

par Benoit KOHL  
Professeur à l'Université de Liège  
Professeur invité à l'Université de Paris 2  
Avocat au Barreau de Bruxelles

et

Laure SAUVEUR  
Assistante à l'Université de Liège  
Collaboratrice notariale

## INTRODUCTION

### 1. *Limites de la présente contribution*

Près de vingt ans après son entrée en vigueur, toutes les incertitudes quant au champ d'application et au régime mis en place par l'article 29<sup>bis</sup> de la loi du 21 novembre 1967 n'ont pas encore été levées.

La présente contribution expose succinctement les principales caractéristiques du mécanisme d'indemnisation organisé par l'article 29<sup>bis</sup>. En égard aux limites imposées à la présente contribution, nous avons choisi de présenter cette matière de manière synthétique, essentiellement au travers des arrêtés récents de la Cour de cassation et de la Constitutionnelle.

### 2. *Bref rappel historique*

Les accidents de la circulation constituent un domaine dans lequel le droit de la responsabilité prend une place prépondérante.

Durant des années, seul le droit commun de la responsabilité aquilienne — c'est-à-dire les articles 1382 et suivants du Code civil — pouvait trouver application dans pareilles hypothèses. Les victimes de tel accidents ne pouvaient, ainsi, obtenir réparation de leur préjudice qu'en établissant le dommage subi (souvent très important), la faute du conducteur et le lien causal entre ces deux éléments.

Face à ce système, de très nombreuses victimes d'accidents de la circulation n'étaient qu'indemnifiées, voire pas du tout, indemnisées. Diverses mesures destinées à améliorer le sort de ces victimes ont, dès lors, été envisagées par le législateur.

Celui-ci va tout d'abord mettre en place un système d'assurance obligatoire couvrant la responsabilité du conducteur d'un véhicule automobile en cas d'accidents causés par sa faute, visant à permettre à la victime de disposer d'un patrimoine suffisant au regard de l'ampleur des dommages parfois subis<sup>1</sup>. Il dotera, par la même loi, la victime d'une action directe contre l'organisme assureur de la responsabilité du conducteur. Malgré l'adoption de ces mesures, subsistaient certaines hypothèses dans lesquelles il était impossible pour la victime de s'adresser à l'assureur de la responsabilité du conducteur pour obtenir l'indemnisation de son préjudice. Tel était notamment le cas lorsque le conducteur fautif était en défaut d'assurance, lorsque le véhicule n'était pas identifié, lorsque l'accident avait été commis suite à un vol du véhicule, lorsque l'organisme assureur de la responsabilité était en faillite, ou encore lorsque l'accident était dû à un cas fortuit. Il fut dès lors décidé, en 1975<sup>2</sup>, qu'en pareilles circonstances, la victime pourrait obtenir l'indemnisation de son

<sup>1</sup> Loi du 21 novembre 1967 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automobiles, *M.E.*, 8 décembre 1967, p. 20122, article 2. Cette loi remplace la loi du 7 juillet 1956.

<sup>2</sup> *Ibid.*, article 12.

<sup>3</sup> Loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances, *M.E.*, 29 juillet 1975, p. 9267, articles 79 et 80.

préjudice en s'adressant, en lieu et place de l'assureur, à un Fonds spécial (nommé Fonds Commun de Garantie Automobile, en abrégé F.C.G.A.).

La création de ce fonds ne résout, cependant, pas toute la problématique et l'on dut bien constater l'absence d'indemnisation dans le chef de certaines victimes. Tel était notamment le cas lorsque la victime elle-même avait commis une faute ou lorsqu'il était impossible de déterminer les responsabilités dans l'accident (notamment en cas d'accidents en chaîne). Dans de telles hypothèses, ni l'assureur du conducteur, ni même le F.C.G.A. n'étaient fondés à intervenir.

### 3. Article 29bis de la loi du 21 novembre 1989

Après l'adoption de divers projets et propositions de loi<sup>4</sup> et sous l'influence de la loi française dite « Badinter »<sup>5</sup>, le législateur belge a, par la loi du 30 mars 1994<sup>6</sup>, inséré un nouvel article 29bis dans la loi du 21 novembre 1989<sup>7</sup>.

Le texte actuel coordonné de l'article 29bis prévoit :

« § 1<sup>er</sup>. En cas d'accident de la circulation impliquant un ou plusieurs véhicules automoteurs, aux endroits visés à l'article 2, § 1<sup>er</sup>, et 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, 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. La présente disposition s'applique également si les dommages ont été causés volontairement par le conducteur.

En 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.

Les 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 les déficiences corporelles.

L'article 80 de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurance s'applique à cette indemnisation. Toutefois, si l'accident résulte d'un cas fortuit, l'assureur reste tenu.

<sup>4</sup> Sur les études, travaux et propositions antérieurs à la loi du 30 mars 1994, voy. notamment R.O. DALCO, « L'indemnisation des dommages corporels des piétons et des cyclistes », *J.T.*, 1994, p. 663.

<sup>5</sup> 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, *J.O. Lois et décrets*, 6 juillet 1985.

<sup>6</sup> Loi du 30 mars 1994 portant des dispositions sociales, *M.B.*, 31 mars 1994, p. 8866, article 45.

<sup>7</sup> Cette réforme n'a pas manqué de susciter de nombreuses critiques dont certaines furent entendues par le législateur. Deux lois modificatives furent ainsi adoptées : 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, p. 18244 et 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, p. 5102.

Les dispositions du présent article s'appliquent également aux accidents de la circulation, au sens de l'alinéa 1<sup>er</sup>, impliquant des véhicules automoteurs qui sont exemptés de l'obligation d'assurance en vertu de l'article 10 de la présente loi dont les propriétaires ont fait usage de cette exemption. Les victimes âgées de plus de 14 ans qui ont voulu l'accident et ses conséquences ne peuvent se prévaloir de dispositions visées à l'alinéa 1.

Cette obligation d'indemnisation est exécutée conformément aux dispositions légales relatives à l'assurance de la responsabilité en général et à l'assurance de responsabilité en matière de véhicules automoteurs en particulier, pour autant que le présent article n'y déroge pas.

§ 2. Le conducteur d'un véhicule automoteur et ses ayants droit ne peuvent se prévaloir du présent article, sauf si le conducteur agit en qualité d'ayant droit d'une victime qui n'était pas conducteur et à condition qu'il n'ait pas causé intentionnellement les dommages.

§ 3. Il faut entendre par véhicule automoteur tout véhicule visé à l'article 1<sup>er</sup> de présente loi, à l'exclusion des fauteuils roulants automoteurs susceptibles d'être mis en circulation par une personne handicapée.

§ 4. 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 indemnités versées en exécution du présent article ne peuvent faire l'objet d'une compensation ou de saisie en vue du paiement des autres indemnités dues à raison de l'accident de la circulation.

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

Par la mise en place de ce nouveau système, le législateur poursuivait un double objectif d'une part, « améliorer le sort de la victime de lésions corporelles résultant d'un accident de la circulation »<sup>8</sup> et, d'autre part, rétablir l'équilibre financier de l'Assurance Maladie Invalidité en faisant supporter par les entreprises d'assurances privées – et donc, par répétition sur les primes, par les propriétaires de véhicules soumis à l'assurance obligatoire – la prise en charge de l'indemnisation de certaines victimes d'accidents de la circulation qui ne sont pas dus à la faute d'un automobiliste déterminé.

### 4. Nature du régime mis en place

La question s'est rapidement posée de savoir quelle était la nature exacte du nouveau régime mis en place : s'agissait-il d'un nouveau régime de responsabilité objective ou d'un système d'indemnisation automatique apparenté à une assurance de personnes à caractère indemnitaire ?

<sup>8</sup> Exposé des motifs du projet de loi du 30 mars 1994, *Doc. Parl.*, Sénat, 1993-1994, n° 980/I, p. 9.

<sup>9</sup> Voy. notamment sur ce point : P. VAN ONNESELAERE, *Droit des obligations. Sources des obligations (deuxième partie)*, t. II, Bruxelles, Bruylant, 2010, p. 1470 ; J. VAN ROSSUM, « L'article 29bis de la loi du novembre 1989 sur l'assurance obligatoire civile en matière de véhicules automoteur : état de la question », in *Circulation routière et responsabilité*, Limal, Anthemis, Coll. Recyclage en droit, 2012/3, p. 50.

La raison pour laquelle cette question s'est posée avec autant d'acuité est essentiellement historique. L'un des projets de loi antérieurs à l'adoption de l'article 29bis prévoyait l'insertion, dans le Code civil, d'un article 1385bis selon lequel : « Celui qui met un véhicule automobile en circulation est responsable du dommage résultant des lésions corporelles causées à chaque victime d'un accident dans lequel ledit véhicule automobile est impliqué ». Ce texte instituait clairement une responsabilité objective à charge du propriétaire du véhicule. Il fut, cependant, pour des raisons plus politiques que juridiques, remplacé par une disposition — l'article 29bis dont question — mettant la réparation des dommages à charge de l'assureur du véhicule. Selon le Ministre, « on passerait ainsi d'un système de responsabilité objective à un système d'indemnisation automatique »<sup>10</sup>.

Il n'existe en réalité aucune différence concrète entre ces deux régimes et, avec J.-L. FAGNART et B. DUBUSSON<sup>11</sup>, nous pensons que le système instauré par l'article 29bis est une règle nouvelle de responsabilité objective, même s'il déroge, dans ses principes, à certaines règles ordinaires de la responsabilité<sup>12</sup> et « 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 »<sup>13</sup>.

Plusieurs éléments concordants, dont les suivants, plaident, en effet, en ce sens :

- 1° L'économie générale de l'article 29bis et sa place dans la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automobiles ;
- 2° Le fondement du système mis en place, à savoir le risque créé par les véhicules automobiles<sup>14</sup> ;
- 3° La référence, dans le texte de l'article 29bis, aux règles de la responsabilité civile ou de l'assurance de la responsabilité civile (cf. *infra*, n° 5) ;

<sup>10</sup> Rapport fait au nom de la commission de la justice par M. Arts, *Doc. Parl.*, Sénat, 1993-1994, n° 980/3, p. 21.

<sup>11</sup> J.-L. FAGNART, « L'article 29bis ou la responsabilité camouflée », *Bull. Ass.*, 2012/2, pp. 169-180 ; *id.*, « L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation après la réforme bâclée du 30 mars 1994 », *R.G.A.R.*, 1994, n° 12.388 ; B. DUBUSSON, « 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*, Bruxelles, Académie-Bruylant, 1995, pp. 16-18 ; en ce sens, voy. également, entre autres : P. VAN OMMESSLAEGHE, *Droit des obligations. Sources des obligations (2<sup>e</sup> partie)*, t. II, *op. cit.*, pp. 1471-1473, n° 1036. En sens contraire, voy. notamment : H. BOCKEN et I. BOONE, *Intégrant tot het schadevergoedingsrecht*, Bruges, la Chartre, 2011, p. 264, n° 395 ; J. VAN ROSSUM, « L'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 sur l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automobiles : état de la question », *op. cit.*, pp. 50 et 51. Voy. également les interrogations de P. MARTENS, « L'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 : au pays de nulle part », *J.J.FeL.*, 2006, pp. 140-155.

<sup>12</sup> Ainsi, l'identification de la personne responsable, l'absence de faute de la victime, ainsi que la condition d'altérité, qui, en droit commun de la responsabilité, conditionnent le succès de l'action de la victime, sont étrangers à l'application de l'article 29bis.

<sup>13</sup> B. DUBUSSON, « La loi sur l'indemnisation automatique de certains victimes d'accidents de la circulation ou l'art du clair-obscur », *op. cit.*, p. 18, n° 9. En cas d'accident de la circulation impliquant un véhicule automobile lié à une voie ferrée, l'obligation de réparer les dommages incombent toutefois directement au propriétaire de ce véhicule, non à son assureur (article 29bis, § 1<sup>er</sup>, alinéa 2).

<sup>14</sup> Voy. récemment : C.C., 8 mars 2012, n° 35/2012, *Bull. Ass.*, 2012/2, p. 222, note J. MUYLDERMANS ; C.R.A., 2012/2, p. 64, note I. BOONE ; *Juristenkrant*, 2012, liv. 247, pp. 4 et 5, reflète E. BREVAEYS ; *N.J.W.*, 2012, liv. 260, p. 247 ; *R.G.A.R.*, 2012/6, n° 14.882, note J. LOLY.

4° La mise en œuvre de l'article 29bis et l'application, par les juridictions, et plus particulièrement la Cour de cassation, dans divers domaines, de règles qui sont celles de l'assurance de responsabilité : détermination de la loi applicable à la responsabilité découlant de l'accident, de l'action récursoire ou de la prescriptive du droit propre de la personne lésée<sup>15</sup>.

De plus, et plus fondamentalement encore, comment expliquer qu'un assureur de responsabilité doive indemniser les victimes de dommages causés par un accident en l'absence d'une responsabilité du preneur, de l'assuré ou du bénéficiaire alors que tel est l'objet même de l'assurance ?

## Section 1 — Conditions du droit à l'indemnisation

### 5. Mécanisme général. Caractéristiques

Le mécanisme mis en place par l'article 29bis permet aux victimes d'un accident de circulation, telles que définies par le texte, d'exercer un recours direct contre l'assureur de responsabilité civile du propriétaire, du détenteur ou du conducteur de tout véhicule automobile « impliqué » dans cet accident pour obtenir indemnisation des dommages causés par celui-ci et visés par le législateur. Il leur suffit, pour ce faire, d'apporter la preuve d l'existence de l'ensemble des conditions visées à l'article 29bis. Les victimes disposent ainsi d'un répondeant solvable tout en étant dispensées de la démonstration rigoureuse d l'existence d'une faute du conducteur et d'un lien causal entre celle-ci et le dommage subi. L'absence de faute du conducteur, le cas foruit ou les autres causes d'exonération d droit commun — pas plus que la faute d'un tiers — ne permettent d'écarter l'obligation d l'assureur. L'article 29bis, § 5 fait, pour le surplus, référence aux règles de la responsabilité civile<sup>16</sup>.

Seront, ainsi, fondées sur les règles de la responsabilité civile de droit commun :

- 1° Les actions en réparation de dommages autres que ceux visés à l'article 29bis (tels que les dommages matériels autres que vestimentaires) (cf. *infra*, n° 9) ;
- 2° Les actions en responsabilité introduites par les conducteurs et leurs ayants droit contre les responsables ;
- 3° Les actions du ou des assureur(s) ou du F.C.G.A. lorsqu'ils sont subrogés dans les droits des victimes contre les tiers responsables (cf. *infra*, n° 15).

L'article 29bis est d'ordre public<sup>17</sup> : ce caractère implique, d'une part, que le juge doit soulever d'office la question de son implication et, d'autre part, que toute exclusion contractuelle du mécanisme qu'il instaure est nulle.

<sup>15</sup> L'action de la victime est soumise au délai de prescription de cinq ans, prévu en matière d'assurances de responsabilité (art. 34 § 2 de la loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre) (voy. *infra* n° 5).

<sup>16</sup> Notons que l'article 29bis, § 1<sup>er</sup>, dernier alinéa fait aussi référence aux dispositions légales relatives à l'assurance de la responsabilité en général et à l'assurance de la responsabilité en matière de véhicules automobiles en particulier, pour autant que l'article en question n'y déroge pas. Pour plus de précisions sur ce point, voy. P. VAN OMMESSLAEGHE, *Droit des obligations. Sources des obligations (deuxième partie)*, t. II, *op. cit.*, pp. 1481-1483, n° 1046.

<sup>17</sup> Cass., 17 mai 2000, RG n° P000087 F, *Bull. ass.*, 2001, p. 495 ; *Dr. circ.*, 2001, p. 9 ; *J.J.F.*, 2001, p. 442 ; note : *J.L.M.B.*, 2000, p. 1502 ; *R.W.*, 2000-01, p. 1056 ; *Z. Straffr.*, 2001, p. 26.

L'action de la victime sur la base de l'article 29bis se prescrit par cinq ans en vertu de l'article 34, § 2, alinéa 1<sup>er</sup> de la loi du 25 juin 1992<sup>18</sup>.

Selon la Cour de cassation, il se déduit des articles 29bis et 34 de la loi du 25 juin 1992 et « spécialement du renvoi par l'article 29bis, § 1<sup>er</sup> dernier alinéa. (...) aux règles de l'assurance de la responsabilité en général, 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 »<sup>19</sup>.

Conformément à l'article 34, § 2 de la loi du 25 juin 1992, ce délai court « à compter du fait générateur 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 ».

Les règles relatives à l'interruption et la suspension de ladite prescription sont énoncées à l'article 35 de la même loi.

L'on relève uniquement qu'en vertu de l'article 35, § 4, la prescription est interrompue dès que l'assureur est informé de la volonté de la personne lésée d'obtenir l'indemnisation de son préjudice et le reste jusqu'à ce que l'assureur ait fait connaître, par écrit, sa décision quant à l'indemnisation. Une fois cette décision intervenue (qu'il s'agisse d'un accord d'indemnisation ou d'un refus), débute un nouveau délai plein et entier<sup>20</sup>.

Il convient, toutefois, de signaler que le recours fondé sur l'article 29bis est autonome et que, par conséquent, ni la constitution de partie civile devant le juge pénal, ni la citation devant la juridiction civile sur la base du droit commun de la responsabilité n'ont d'effet interruptif ou suspensif de la prescription à l'égard de l'action civile fondée sur l'article 29bis<sup>21</sup>. Il faut donc conseiller à la victime d'introduire

<sup>18</sup> Cass., 21 mai 2010, R.G. n° C.09.0295.F, *For. ass.*, 2010, liv. 106, p. 129, note V. De Wulf ; *Pas.*, 2010, p. 1598 ; *R.G.A.R.*, 2010/9, n° 14.688 ; *Cass.*, 20 février 2012, R.G. n° C.10.0687.F, disponible sur [www.juridat.be](http://www.juridat.be). Voy. sur ce point : H. DE KODE, J. ACOLTY et A. CALVAER, « L'indemnisation des usagers faibles de la circulation », in *Préjudice, indemnisation et compensation*, Les ateliers des Fucam, Limal, Anthémis, 2012, pp. 30-31 ; 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 *Droit du roulage. Questions choisies*, sous la coordination de J. Loix, Ed. du Jeune Barreau de Liège, Limal, Anthémis, 2012, pp. 181-184 ; J.-L. FAGNART, « L'article 29bis ou la responsabilité canalisée », *op. cit.*, p. 179.

<sup>19</sup> Cass., 21 mai 2010, R.G. n° C.09.0295.F, *For. ass.*, 2010, liv. 106, p. 129, note V. De Wulf ; *Pas.*, 2010, p. 1598 ; *R.G.A.R.*, 2010/9, n° 14.688.

<sup>20</sup> Il ressort de l'arrêt du 21 mai 2010, précité, que cette manifestation écrite du refus ou de la décision d'indemnisation peut être faite par des conclusions. Tel était le cas, en l'espèce, l'assureur étant intervenu volontairement à la cause dans la procédure pénale.

<sup>21</sup> Et, ce, alors qu'elles ont un tel effet interruptif lorsque l'action dirigée contre l'assureur est fondée sur la responsabilité de son assuré (article 35, § 3bis de la loi du 25 juin 1992). Voy. D. LÉONARD, « Quelques questions de prescription ou de forclusion en matière d'assurance terrestre », *J.T.*, 2007, p. 499. Cette thèse

en temps utile une procédure distincte fondée sur l'article 29bis et, ce, pour interrompre valablement la prescription de cette action<sup>22</sup>.

Quatre conditions doivent être réunies pour qu'une victime puisse bénéficier de ce régime d'indemnisation : un véhicule automobile (*cf. infra*, n° 6) doit être impliqué (*cf. infra*, n° 8) dans un accident de la circulation (*cf. infra*, n° 7) et le dommage dont la réparation est invoquée doit être visé par le législateur (*cf. infra*, n° 9)<sup>23</sup>.

## 6. Véhicule automobile

Un *véhicule automobile* doit, tout d'abord, être impliqué dans l'accident.

On entend par véhicule automobile, « 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 qui est attelé au véhicule est considéré comme en faisant partie ». Y sont assimilés, « i remorques construites spécialement pour être attelées à un véhicule automobile en vue de transport de personnes ou de choses et qui sont déterminées par le Roi »<sup>24</sup>.

Par définition, les engins de déplacement et de transport maritime, aérien, spatial les moyens de déplacement qui ne peuvent être actionnés que par la force musculaire humaine ou animale sont exclus du champ d'application de la loi. Par ailleurs la loi n'exige pas que le véhicule soit poussé par une force mécanique mais seulement qu'il puisse l'être. Ainsi, un véhicule à l'arrêt, en panne ou poussé à la main répond aux vœux de la loi contrairement au véhicule à l'état d'épave.

Contrairement à ce que pourrait laisser penser l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 21 novembre 1991 auquel fait référence l'article 29bis, les véhicules sur rails sont également inclus dans le nouveau régime de responsabilité. En effet, la loi du 19 janvier 2001 a inséré un nouvel alinéa (alinéa 2) à l'article 29bis, stipulant qu'« en cas d'accident de la circulation impliquant un véhicule automobile lié à une voie ferrée, l'obligation de réparer les dommages prévue à l'alinéa précèdent incombe au propriétaire de ce véhicule »<sup>25</sup>.

Cette adaptation fait suite à un arrêt de la Cour constitutionnelle, alors Cour d'arrêts, selon lequel l'article 29bis violait les articles 10 et 11 de la Constitution en ce

semble avoir été confirmés par la Cour de cassation dans son arrêt précité du 21 mai 2010. Voy. sur ce point : V. De Wulf, « La prescription de l'action fondée sur l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 », note sous *Cass.*, 21 mai 2010, *For. ass.*, 2010, liv. 106, p. 152. Pour une critique, voy. : J. VAN ROSSU, « L'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 sur l'assurance obligatoire de la responsabilité civile : matière de véhicules automobiles : état de la question », *op. cit.*, pp. 80 et 81.

<sup>22</sup> T.-L. EEMAN, A.-M. NAVEAU et A. RONDAO ALFACE, « L'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 : où en sommes nous ? », *op. cit.*, p. 184 ; D. LÉONARD, « Quelques questions de prescription ou de forclusion en matière d'assurance terrestre », *op. cit.*, p. 499 ; V. De Wulf, « La prescription de l'action fondée sur l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 », *op. cit.*, p. 132.

<sup>23</sup> Pour plus de développements à ce sujet, voy. J.-L. FAGNART, « L'indemnisation des victimes d'accident de la circulation après la réforme bécéda du 30 mars 1994 », *op. cit.*, et, plus récemment, T.-L. EEMAN, A.-M. NAVEAU et A. RONDAO ALFACE, « L'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 : où en sommes nous ? », *op. cit.*, pp. 121-127.

<sup>24</sup> Article 1<sup>er</sup> de la loi du 21 novembre 1989, auquel fait référence l'article 29bis, § 3 de la même loi.

<sup>25</sup> Article 29bis, § 1<sup>er</sup>, alinéa 2.

qu'il excluait du régime d'indemnisation les conséquences des accidents survenus avec les véhicules liés à une voie ferrée et, ce, parce qu'« il n'est (était) nullement démontré qu'ils représentaient (représentent) un risque moindre, à un point tel qu'il se justifie (justifiait) de prévoir un régime de réparation des dommages fondamentalement différent »<sup>26</sup>. Depuis cette adaptation, trois fondements juridiques peuvent donc établir une responsabilité civile en cas d'accident ferroviaire causant des lésions corporelles : le contrat de transport, le droit commun de la responsabilité extracontractuelle, et l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989<sup>27</sup>.

Sont, en revanche, exclus du régime instauré par l'article 29bis, « les fauteuils roulants automobiles susceptibles d'être mis en circulation par une personne handicapée »<sup>28</sup>, ce qui permet à cette personne de rester un usager faible (cf. *infra*, n° 10).

### 7. Accident de la circulation

L'article 29bis fait également référence à la notion d'*accident de la circulation*. Aucune définition légale n'est ici fournie. Cette notion doit, dès lors, s'entendre au sens commun du terme.

#### (a) Notion d'« accident »

La notion d'*accident* suppose un événement soudain et imprévu. Jusqu'à l'adaptation de l'article 29bis par la loi du 19 janvier 2001, la condition d'imprévisibilité qu'impliquait cette notion faisait dire aux juridictions que les victimes d'agressions volontaires commises au moyen d'un véhicule automobile étaient exclues du régime de l'article 29bis. Les sinistres intentionnels sont désormais expressément visés par le législateur.

L'article 29bis, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, *in fine* stipule en effet que : « La présente disposition s'applique également si les dommages ont été causés volontairement par le conducteur ».

#### (b) Lien avec la circulation

L'accident doit présenter un lien avec la *circulation*, prise dans un sens très large.

#### b.1. Lieux publics

L'accident doit, tout d'abord, survenir 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<sup>29</sup>. Cette condition exige un certain nombre de précisions.

<sup>26</sup> C. C., 15 juillet 1998, n° 92098, *Dr. circ.*, 1998, p. 367 ; *J.L.M.B.*, 1999, p. 356 ; *R.D.C.*, 1998, p. 652 ; *R.W.*, 1999-2000, p. 338 ; *T.A.V.W.*, 1998, p. 253, note : *T.B.P.*, 1999, p. 55 (accident impliquant un tram).  
<sup>27</sup> Voy. à cet égard : T.-L. EEMAN, A.-M. NAVEAU et A. RONDAO ALFACE, « L'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 : où en sommes nous ? », *op. cit.*, pp. 139-145.  
<sup>28</sup> Article 29bis, § 3.

<sup>29</sup> Article 2, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup> de la loi du 21 novembre 1989 auquel fait référence l'article 29bis, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup> de la même loi. Voy. également : Cass., 25 janvier 2008, R.G. n° C.06.400.F., *J.T.*, 2008, p. 231 ; *R.G.A.R.*, 2009/2, n° 14.483, note C. EYBEN et R.G. n° C.07.0261.F., *C.R.A.*, 2008/4, p. 272, note F. FERON ; *Pes.*,

La Cour de cassation a, notamment, précisé la notion de terrain non public mais ouvert à un certain nombre de personnes ayant le droit de la fréquenter<sup>30</sup>.

A l'occasion d'une affaire dans laquelle il était question d'un accident survenu dans une prairie, la Cour a affirmé que « cette notion s'entend des lieux qui, quoiqu'ils soient accessibles en permanence à des catégories déterminées de personnes tels les préposés, clients, fournisseurs, visiteurs ou passagers ». En l'espèce, le jugement attaqué décidait 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, tels que le vétérinaire et le marchand de bestiaux, ont le droit de s'y rendre, et peuvent être amenées à y aller souvent ». La Cour casse ledit jugement en ce qu'il ne « constate pas que la prairie est accessible aux personnes qu'elle vise sans qu'elles y soient spécialement invitées ou autorisées »<sup>31</sup>.

Pour décider qu'un terrain non public est ouvert à un certain nombre de personnes ayant le droit de la fréquenter il faut donc constater que ce terrain leur est accessible sans qu'elles y soient spécialement invitées ou autorisées<sup>32</sup>.

Cette règle a été confirmée par un second arrêt, plus récent, de la Cour, à l'occasion duquel celle-ci a décidé qu'« est légalement justifié le jugement qui décide qu'un terrain est ouvert à un certain nombre de personnes dès lors qu'il est accessible aux véhicules de dizaines d'entreprises et que son accès ne dépend pas d'une autorisation expresse, et, ce, malgré la présence d'un panneau indiquant « accès interdit aux personnes non autorisées »<sup>33</sup>.

Notre Cour suprême a également eu l'occasion de se prononcer sur l'application de l'article 29bis aux accidents survenus lors de compétitions automobiles sur des circuits privés<sup>34</sup>. Malgré une jurisprudence et une doctrine nuancées, notre Cour de cassation s'es

<sup>30</sup> Cass., 25 septembre 2010, R.G. n° C.09.0496.F., *C.R.A.*, 2011/2, p. 82 ; *J.L.M.B.*, 2011/6, p. 245 ; *Pes.* 2010, p. 2372.  
<sup>31</sup> *Contra* : T.-L. EEMAN, A.-M. NAVEAU et A. RONDAO ALFACE, « L'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 : où en sommes nous ? », *op. cit.*, pp. 147-148. Ces auteurs semblent, à tort selon nous, tirer un enseignement diamétralement opposé de cet arrêt de la Cour de cassation, en énonçant que la Cour « préciserait » que pour répondre à la définition de l'article 29bis, il faut que le terrain privé soit ouvert à des personnes « spécialement invitées ou autorisées ».

<sup>32</sup> Pour plus de détails sur ce point, voy. : H. DE ROBE, *L'indemnisation des victimes faibles d'accident de la circulation*, *L'article 29bis*, Limal, Anthemis, 2008, pp. 26 et s. ; T.-L. EEMAN, A.-M. NAVEAU et A. RONDAO ALFACE, « L'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 : où en sommes nous ? », *op. cit.*, pp. 131-137 ; N. ESTIENNE, « Questions choisies en matière d'indemnisation des usagers faibles de la route », *R.G.A.R.*, 2004, n° 13.894 ; C. EYBEN, « L'article 29bis et les accidents de compétition : zones d'ombre persistantes », *R.G.A.R.*, 2009, n° 14.473 ; J. VAN ROSSEM, « L'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 sur l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automobiles : état de la question », *op. cit.*, p. 67.

<sup>33</sup> Cass., 23 septembre 2010, R.G. n° C.09.0496.F., *C.R.A.*, 2011/2, p. 82 ; *J.L.M.B.*, 2011/6, p. 245 ; *Pes.* 2010, p. 2372.

<sup>34</sup> *Contra* : T.-L. EEMAN, A.-M. NAVEAU et A. RONDAO ALFACE, « L'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 : où en sommes nous ? », *op. cit.*, pp. 147-148. Ces auteurs semblent, à tort selon nous, tirer un enseignement diamétralement opposé de cet arrêt de la Cour de cassation, en énonçant que la Cour « préciserait » que pour répondre à la définition de l'article 29bis, il faut que le terrain privé soit ouvert à des personnes « spécialement invitées ou autorisées ».

<sup>35</sup> Cass., 7 février 2011, R.G. n° C.10.0147.N., *Bull. ass.*, 2011/3, p. 301 ; *Pes.*, 2011, p. 442.  
<sup>36</sup> Pour plus de détails sur ce point, voy. : H. DE ROBE, *L'indemnisation des victimes faibles d'accident de la circulation*, *L'article 29bis*, Limal, Anthemis, 2008, pp. 26 et s. ; T.-L. EEMAN, A.-M. NAVEAU et A. RONDAO ALFACE, « L'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 : où en sommes nous ? », *op. cit.*, pp. 131-137 ; N. ESTIENNE, « Questions choisies en matière d'indemnisation des usagers faibles de la route », *R.G.A.R.*, 2004, n° 13.894 ; C. EYBEN, « L'article 29bis et les accidents de compétition : zones d'ombre persistantes », *R.G.A.R.*, 2009, n° 14.473 ; J. VAN ROSSEM, « L'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 sur l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automobiles : état de la question », *op. cit.*, pp. 53-55.

par trois arrêts<sup>35</sup>, clairement positionnée en faveur de l'application de l'article 29bis à ces compétitions sportives<sup>36</sup>.

Outre le fait que ce genre de compétitions se tenait sur des circuits fermés à d'autres véhicules que ceux en compétition, étaient également invoqués, pour justifier l'exclusion de l'article 29bis à ces situations, le fait que le code de la route n'y était pas respecté et que les véhicules automobiles y étaient utilisés non comme des véhicules dans le sens de la circulation mais comme des engins sportifs.

Selon la Cour, « de la circonstance que l'accident est survenu au cours d'une course ou d'un concours de vitesse, de régularité ou d'adresse sur un circuit fermé, il ne peut se déduire que l'accident ne constitue pas un accident de la circulation au sens de la disposition précitée »<sup>37</sup>.

Quant aux accidents impliquant des véhicules sur rails, semblent concernés tant ceux qui surviennent sur site propre que sur la voie publique.

Selon la Cour de cassation, « le législateur a entendu viser tout accident impliquant un véhicule automobile lié à une voie ferrée, dont un usager vulnérable serait victime, quel que soit le lieu de la 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 »<sup>38</sup>.

<sup>35</sup> Cass., 25 janvier 2008, R.G. n° C.06.400.F., J.T., 2008, p. 231 ; R.G.A.R., 2009/2, n° 14.483, note C. EYBEN et R.G. n° C.07.0261.F., C.R.A., 2008/4, p. 272, note F. FERON ; *Pas.*, 2008, p. 255 ; Cass., 15 mai 2008, R.G. C.07.0306.N., *Pas.*, 2008, p. 1188 ; R.G.D.C., 2008/10, p. 627, note S. PANIS ; R.W., 2008-09, p. 1516, note C. IBOMON ; R.W., 2010-11, p. 22, note C. VAN SCHOUWROECK.

<sup>36</sup> Malgré ces trois arrêts, certains auteurs continuent de plaider en faveur de l'exclusion des accidents survenus au cours de compétitions sportives du régime mis en place par l'article 29bis. Voy. notamment en ce sens : C. EYBEN, « L'article 29bis et les accidents de compétition : zones d'ombres persistantes », *op. cit.*, pp. 15-17 ; J. VAN ROSSUM, « L'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 sur l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automobiles : état de la question », *op. cit.*, p. 54. En sens contraire, voy. T.-L. EEMAN, A.-M. NAVEAU et A. RONDAO ALFACE, « L'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 : où en sommes nous ? », *op. cit.*, pp. 136-137.

<sup>37</sup> Cass., 15 mai 2008, R.G. C.07.0306.N., précité.

<sup>38</sup> Cass., 11 janvier 2010, R.G. n° C.09.0165.F., C.R.A., 2010/4, p. 283, note J.L.M.B., 2010, p. 778 ; N.J.W., 2010, liv. 218, p. 197, note I. BOONE ; *Pas.*, 2010, p. 59, concl. J. GENICOR ; R.G.A.R., 2010/10, n° 14.697, note (chute d'un voyageur débarquant d'un train). Voy. également le Rapport fait au nom de la Commission de l'économie, de la politique scientifique, de l'éducation, des institutions scientifiques et culturelles nationales, des classes moyennes et de l'agriculture par M. CREYFF, *Doc. Parl.*, Sénat, session 1999-2000, 02/10/005, p. 6.

Cette position est soutenue par une jurisprudence<sup>39</sup> et une doctrine<sup>40</sup> majoritaires. Cette tendance est, toutefois, remise en cause par un récent arrêt du 8 mars 2012 de la Cour constitutionnelle. Saïsis sur question préjudicielle, cette dernière a estimé qu'en ce qui oblige les propriétaires du train à réparer les dommages survenus lorsque le train circule sur une voie ferrée qui est complètement isolée de la circulation sur les endroits visés à l'article 2, § 1<sup>er</sup>, l'article 29bis, § 1<sup>er</sup> n'est pas raisonnablement justifié<sup>41</sup>.

Il s'agissait, en l'espèce, de la question du remboursement par la S.N.C.B. de dépenses de l'assureur-loi ayant indemnisé les ayants-droit d'un travailleur désolé sur le chemin de son travail après avoir été percuté par un train de marchandises en un endroit où le chemin de fer ne croise pas une voie publique.

A la question préjudicielle de savoir si l'article 29bis viole les articles 10 et 11 de la Constitution s'il est interprété en ce sens que les assureurs visés au § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, peuvent seulement être appelés à réparer le dommage résultant d'un accident de la circulation aux endroits visés à l'article 2, § 1<sup>er</sup>, alors que les propriétaires d'un véhicule automobile lié à une voie ferrée, visés au § 1<sup>er</sup>, alinéa 2, peuvent être

<sup>39</sup> Outre l'arrêt du 11 janvier 2010 précité, voy. également en ce sens : Cass., 30 septembre 2010, *Pas.*, 2011, p. 2460 ; R.G.A.R., 2010/10, n° 14.698 (voyageur bousculé par un autre à la suite du passage du train sur un aiguillage) ; Anvers, 7 novembre 2007, R.W., 2008-09, p. 1750, note D. SIMOENS ; J.J.P., 2008/2, p. 91 ; 2008/7/8, p. 254 (accident survenu en gare avec un passager) ; Bruxelles, 15 mars 2010, R.G.A.R., 2010/4, n° 14.649, note N. ESTIENNE (victime en état d'ivresse projetée contre un quai) ; Pol. Mons, 3 juin 2011, J.J.P., 2011/2, p. 69 (ouvrier occupé à l'entretien d'une voie ferrée sur un site fermé à la circulation huppé par un train) ; Pol. Charleroi, 8 octobre 2010, C.R.A., 2011/2, p. 111, note J.J.P., 2011/2, p. 71, note R.G.A.R., 2011/2, n° 14.720 (chute d'un passager en descendant du train) ; Civ. Bruxelles, 7 décembre 2010, C.R.A., 2012/2, p. 81, note O. DIECKCKX DE CASTREVAL ; J.L.M.B., 2010, p. 778 ; R.G.A.R., 2011/5, n° 14.799, note B.D.C. (homme sectionné en deux par un train qui entrain en gare alors qu'il se trouvait sur les rails) ; Pol. Gand, 23 janvier 2012, R.W., 2011-12, p. 1523 (chute d'un passager en montant dans le train à l'arrêt à quai).

<sup>40</sup> En ce sens, voy. : B. DUBUISSON, « La loi du 19 janvier 2001 modifiant le régime d'indemnisation des usagers faibles de la route », in P. JADOUX et B. DUBUISSON (éds.), *L'indemnisation des usagers faibles de la route. Les dossiers du J.T.*, n° 35, Bruxelles, Larcier, 2002, pp. 213 et 214 ; N. ESTIENNE, « La nouvelle réforme du régime d'indemnisation automatique des usagers faibles de la route », R.G.A.R., 2001, n° 13.392 ; *id.*, « Questions choisies en matière d'indemnisation des usagers faibles de la route », *op. cit.* ; N. ESTIENNE et D. DE CALLATAÏ, « 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*, sous la coordination de M. HOUBEN, *CUP*, vol. 52, 2002, p. 131 ; C. GILLES, « Les actions judiciaires en matière de responsabilité et d'assurances », in *Responsabilités - Traité théorique et pratique*, Kluwer, titre VI, liv. 61, p. 29, n° 106 ; C. INOUMON, note sous Pol. Malines, 17 septembre 2004, R.W., 2005-06, p. 356 ; *id.* ; *Wederanwoord van de auteur op de reactie van D. Simoens*, R.W., 2005-06, p. 915. En sens contraire voy. : D. SIMOENS, « Aanwoud op de notet "Trainongevallen : bevoegdheid van de politierechtbank et toepassing van artikel 29bis W.A.M.-Wet" », R.W., 2005-06, p. 914 ; J. VAN ROSSUM, « L'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 sur l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automobiles : état de la question », *op. cit.*, pp. 68-69. Sur cette tendance jurisprudentielle et doctrinale voy. notamment : J. LOLLY, « Accident ferroviaire : compétence matérielle, compétence territoriale et régime d'indemnisation des usagers faibles », *For. Ass.*, 2010, liv. 108, p. 163 ; *id.*, « L'article 29bis et les accidents ferroviaires : une discrimination résolue mais combien de créés ? », note sous C. C., n° 35/2012, 8 mars 2012, R.G.A.R., 2012/6, n° 14.882, p. 5.

<sup>41</sup> C. C., 8 mars 2012, n° 35/2012, *Bull. Ass.*, 2012/2, p. 222, note J. MUYLDERMANS ; C.R.A., 2012/2, p. 64, note I. BOONE ; *Akrasienkrantz*, 2012, liv. 247, pp. 4 et 5, refl. E. BREWAEYS ; N.J.W., 2012, liv. 260, p. 247 ; R.G.A.R., 2012/6, n° 14.882, note J. LOLLY.

appelés à réparer le dommage résultant d'un accident de la circulation quel que soit le lieu de l'accident, la Cour constitutionnelle répond par l'affirmative<sup>42</sup>.

La Cour considère que, lorsque le train circule sur une voie ferrée qui est complètement isolée de la circulation sur les endroits visés à l'article 2, § 1<sup>er</sup>, le risque créé par ce véhicule pour l'usager faible de la route doit être tenu pour essentiellement différent de celui créé pour ce même usager par des véhicules circulant aux endroits visés à l'article 2, § 1<sup>er</sup>.

Cet arrêt est critiqué à juste titre par plusieurs auteurs qui estiment, entre autres, qu'il est source de nouvelles discriminations<sup>43</sup>.

Cet arrêt crée, tout d'abord, une discrimination entre passagers blessés, selon qu'ils le sont lorsque le train circule sur une voie ferrée complètement isolée de la circulation ou à un moment où le même train emprunte ou croise la voie publique<sup>44</sup>.

Il crée, ensuite, une discrimination entre les piétons qui circulent, par exemple, sur une autoroute et ceux qui circulent sur un site ferroviaire propre. Dans les deux cas, le piéton circule sur un site qui lui est interdit. Toutefois, à suivre la jurisprudence de la Cour, il ne pourrait être indemnisé sur la base de l'article 29bis que dans le premier cas et pas dans le second<sup>45</sup>.

L'importance de cet arrêt doit, toutefois, être limitée à plusieurs égards.

Tout d'abord, la Cour limite son examen à l'hypothèse d'un accident impliquant un train et survenu à un endroit où la voie ferrée est totalement isolée des voies ouvertes à la circulation<sup>46</sup>. Elle confirme, ensuite, en sens inverse, que l'article 29bis est applicable lorsque l'accident survient à un endroit qui n'est pas complètement isolé des endroits visés à l'article 2, § 1<sup>er</sup> et affirme que tel est le cas « même lorsque la voie publique est temporairement interdite par l'abaissement de barrières de sécurité ou par des feux de signalisation destinés à permettre le passage

<sup>42</sup> C.C., 8 mars 2012, n° 35/2012, précité, B. 7.

<sup>43</sup> Voy. : J. BOONE, « Vergoeding van persoonschade bij verkeersongevallen waarbij een trein betrokken is : Grondwettelijk Hof siccet stok ussen de vielen », C.R.A., 2012/2, pp. 66-68; E. BREWAEYS, reflet sous C. C., 8 mars 2012, *Juristenkrant*, 2012, liv. 247, p. 5; P. COLSON, « L'arrêt de la Cour constitutionnelle du 8 mars 2012 : un arrêt qui ne tient pas la route ? », note sous C. C., 8 mars 2012, *J.L.M.B.*, 2012, pp. 1987 et s.; J.-L. FAGNART, « L'article 29bis ou la responsabilité camouflée », *op. cit.*, p. 176; J. LOUY, « L'article 29bis et les accidents ferroviaires : une discrimination résolue mais combien de créées ? », *op. cit.*, pp. 6-8. En ce sens, voy. : P. COLSON, « L'arrêt de la Cour constitutionnelle du 8 mars 2012 : un arrêt qui ne tient pas la route ? », *op. cit.*, pp. 1990-1991 et 1993; J.-L. FAGNART, « L'article 29bis ou la responsabilité camouflée », *op. cit.*, p. 176; J. LOUY, « L'article 29bis et les accidents ferroviaires : une discrimination résolue mais combien de créées ? », *op. cit.*, pp. 6-7. Notons qu'une discrimination existe également entre piétons, selon que ceux-ci circulent sur les rails à un endroit de croisement ou en pleine voie et, ce, alors même qu'ils travailleraient sur celle-ci. Voy. P. COLSON, « L'arrêt de la Cour constitutionnelle du 8 mars 2012 : un arrêt qui ne tient pas la route ? », *op. cit.*, pp. 1990 et 1993.

<sup>44</sup> En ce sens, voy. : J. LOUY, « L'article 29bis et les accidents ferroviaires : une discrimination résolue mais combien de créées ? », *op. cit.*, p. 7. Voy. également : P. COLSON, « L'arrêt de la Cour constitutionnelle du 8 mars 2012 : un arrêt qui ne tient pas la route ? », *op. cit.*, p. 1993.

<sup>46</sup> C.C., 8 mars 2012, n° 35/2012, précité, B. 3. 2.

du train »<sup>47</sup>. Enfin, certains auteurs<sup>48</sup> sont d'avis que ce récent arrêt ne pourrait être invoqué pour rejeter l'application de l'article 29bis aux accidents survenant à des passagers lors de l'embarquement ou du débarquement à quai (cf. *infra*, n° 8) ou des piétons happés alors qu'ils se trouvent trop près du bord du quai : en effet, quai d'une gare est un lieu public ou, à tout le moins, un terrain non public ma ouvert à un certain nombre de personnes ayant le droit de le fréquenter au sens ( l'article 2, § 1<sup>er</sup>).

## b.2. Interprétation large

Pour parler d'accident de la circulation au sens de l'article 29bis, la survenance de l'accident dans un des lieux visés par l'obligation d'assurance ne suffit pas. Encore faut-il que l'accident dont question « se rattache à la circulation de véhicules »<sup>49</sup>. Doctrine et jurisprudence s'accordent, ici, pour interpréter de façon très large cette notion de circulation

« La notion de circulation doit être interprétée de façon très large. (...) : 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 l'un des véhicules ou l'une des parties qui circule au sens où l'on entend normalement ce terme »<sup>51</sup>.

C'est ainsi que plusieurs accidents causés par des projectiles ont été considérés comme des accidents de la circulation au sens de l'article 29bis. Par son arrêt du 9 janvier 2004, la Cour de cassation a, par exemple, décidé de rejeter le pourvoi intenté contre une décision affirmant qu'il était un accident de circulation l'accident au cours duquel un enfant, passant d'un véhicule en mouvement, avait été blessé par une balle perdue tirée par des truands attaquant un fourgon<sup>52</sup>.

<sup>47</sup> C.C., 8 mars 2012, n° 35/2012, précité, B. 6. 2. Ce faisant, la Cour constitutionnelle confirme la position qu'elle avait adoptée dans ses précédents arrêts du 10 décembre 2003 et du 7 juin 2006 selon laquelle l'article 29bis viole les articles 10 et 11 de la Constitution s'il est interprété de façon à exclure du régime d'indemnisation les accidents impliquant un train lorsqu'il croise ou fait usage de la voie publique, et c même si la circulation sur la chaussée est interdite par l'abaissement des barrières de sécurité. Voy. : C. C. 10 décembre 2003, n° 158/2003, *Bull. ass.*, 2004/3, p. 464, note J. MUYLDERMANS ; C.R.A., 2004/3, f. 203 ; R.G.A.R., 2004/7, n° 13.903. R.W., 2003-04, p. 1214 (victime happée par un train sur un passage à niveau dont les barrières étaient abaissées - régime antérieur à la loi du 19 janvier 2001) ; C.C., 7 juin 2006, n° 93/2006, *J.T.*, 2006, p. 490, note ; R.G.A.R., 2007/4, n° 14.249 ; R.W., 2006-07, p. 1149, note (victime traversant à pied un passage à niveau dont les barrières étaient fermées et les signaux lumineux en phase rouge).

<sup>48</sup> En ce sens, voy. : J. LOUY, « L'article 29bis et les accidents ferroviaires : une discrimination résolue mais combien de créées ? », *op. cit.*, p. 6. Voy. également : P. COLSON, « L'arrêt de la Cour constitutionnelle du 8 mars 2012 : un arrêt qui ne tient pas la route ? », *op. cit.*, p. 1991.

<sup>49</sup> Voy. à titre d'exemples : Civ. Mons, 25 octobre 2006, R.G.A.R., 2007/4, n° 14.250 ; Pol. Charleroi 8 octobre 2010, C.R.A., 2011/2, p. 111, note ; *J.L.P.*, 2011/2, p. 71, note ; R.G.A.R., 2011/2, n° 14.720 Civ. Nivelles, 8 mars 2011, *For. cass.*, 2012, liv. 127, p. 154, note A.-M. NAVEAU.

<sup>50</sup> Concl. de l'avocat général WERQUIN préc. Cass., 9 janvier 2004, R.G. n° C.020194.F., *Res.*, 2004, I, p. 34 s. *Ibid.*

<sup>51</sup> Cass., 9 janvier 2004, R.G. n° C.020194.F., *Bull. ass.*, 2004/3, p. 481 ; C.R.A., 2004/5, p. 393 ; *N.J.W.* 2004, liv. 66, p. 410 ; *Pas.*, 2004, I, p. 34, concl. T. WERQUIN ; R.G.A.R., 2004/7, n° 13.904, concl. T. WERQUIN ; *T. Strajf.*, 2004/6, p. 358, note G. JOCQUE.



La Cour estime qu'en considérant « que (...) le véhicule automoteur de (la défendresse) (...) fut confronté, dans la circulation, à un objet insolite qui endommagea et blessa l'un de ses occupants », le jugement attaqué a pu légalement déduire que le dommage était dû à un « accident (...) lié à la circulation sur la voie publique » au sens de l'article 29bis, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, de la loi du 12 novembre 1989<sup>53</sup>.

La Cour a récemment confirmé sa jurisprudence à l'occasion d'une affaire dans laquelle le passager d'un conducteur recherché par les forces de l'ordre avait été blessé par les policiers lors du passage forcé d'un barrage policier. La Cour a affirmé que « la 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 » et a estimé qu'en énonçant que le défendeur « se trouvait passager d'un véhicule (...) en mouvement sur la voie publique » et que « le véhicule (...) est entré en collision avec un obstacle (...) aléatoire et soudain », le jugement attaqué justifiait légalement sa décision qu'« il s'agit (...) d'un accident de la circulation »<sup>54</sup>.

Malgré cette tendance à l'interprétation large, la notion de circulation n'est pas sans limite même si, il faut l'avouer, les hypothèses dans lesquelles les tribunaux estiment, *in fine*, qu'un accident ne répond pas aux critères pour être retenu comme accident de la circulation sont très rares<sup>55</sup>.

S'est, notamment, posée la question de savoir dans quelle mesure les véhicules-outils peuvent être considérés comme se rattachant à la circulation des véhicules. La Cour de cassation a, à cet égard, précisé qu'il n'est pas question d'accident de la circulation lorsque le véhicule automoteur n'effectue que des manœuvres liées à son utilisation en

<sup>53</sup> *Ibid.*

<sup>54</sup> Cass., 6 janvier 2012, R.G. C.10.0543.F, *Bull. cass.*, 2012/3, p. 350 ; C.R.A., 2012/2, p. 71, note T. P. P. PART ; J.L.M.B., 2012, p. 680 ; R.G.A.R., 2012/7, n° 14.892. Pour une critique de cet arrêt, voy. : H. DE ROBE, J. ACOULT et A. CALVAER, « L'indemnisation des usagers faibles de la circulation », *op. cit.*, p. 12 ; s'agissant non d'une balle perdue, mais d'une balle tirée volontairement par les policiers vers le véhicule, les auteurs s'interrogent de savoir si les dommages qui en résultent sont caractéristiques de ceux résultant d'accidents de la circulation. Voy. également, à titre d'exemples d'application de l'article 29bis à des accidents causés par des projectiles : Trib. arr. Liège, 13 janvier 2000, *Dr. circ.*, 2000, p. 138, note E. BREWAEYS ; Pol. Liège, 21 juin 2000, *Dossiers du Journal des Tribunaux*, n° 35, p. 94 ; *Dr. circ.*, 2000, p. 370 ; T.A. V.W., 2001, p. 190 (passager blessé par un jet intentionnel de pierres par un inconnu du haut d'un pont) ; Civ. Bruxelles, 26 janvier 2006, R.G.A.R., 2008/3, n° 14.373 (conducteur et passager d'une voiture circulant sur l'autoroute blessés par un objet lancé d'un pont surplombant l'autoroute).

<sup>55</sup> Pour une analyse de la jurisprudence récente en cette matière, voy. T.-L. EEMAN, A.-M. NAVEAU et A. RONDAO ALFACE, « L'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 : où en sommes nous ? », *op. cit.*, pp. 126-145. Voy. notamment, à titre d'exemples d'hypothèses non retenues comme accidents de la circulation : l'explosion ou l'incendie d'un véhicule immobilisé (Pol. Namur, 20 mars 2006, *Dr. circ.*, 2006/6, p. 704 ; Civ. Bruxelles, 13 septembre 2005, *Circ. resp. ass.*, 2006/3, p. 493) ; le fait pour un travailleur de se trouver coincé entre une remorque et un tracteur lors du réaccouplement de ceux-ci (Civ. Bruxelles, 23 juin 2009, *Bull. ass.*, 2010, n° 371, p. 197) ; le fait pour un ouvrier de se coincer les doigts par une manipulation maladroite de la porte coulissante de sa camionnette (Civ. Bruxelles, 2 octobre 2006, *J.J.Pol.*, 1/2008, p. 40) ; l'accident survenu lors du chargement ou du déchargement d'un camion (Pol. Huy, 26 mai 2005, *J.J.P.*, 2006, p. 226 ; Civ. Bruxelles, 4 octobre 2007, R.G. 06/12061/A, inédit, cité par T.-L. EEMAN, A.-M. NAVEAU et A. RONDAO ALFACE, « L'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 : où en sommes nous ? », *op. cit.*, pp. 128-129 ; Civ. Namur, 19 janvier 2009, *Circ. resp. ass.*, 2009/2, p. 153 ; Pol. Bruges, 18 mars 2010, *Circ. resp. ass.*, p. 424 ; Pol. Bruges, 16 juin 2010, C.R.A., 2011/4, p. 272. *Contra* : Civ. Turnhout, 26 avril 2001, *Verkeersrecht*, 2001/144, p. 340).

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<sup>56</sup>.

Il s'agissait, en l'espèce, d'un camion utilisé à la réfection du revêtement de chaussée qui, au moment de l'accident, versait du tarmac dans une finisseuse. L'accident ayant été provoqué par un arc électrique dû au rapprochement de benne du camion et d'une ligne à haute tension.

Le caractère d'engin n'exclut, cependant, pas d'office la participation du véhicule à la circulation<sup>57</sup>.

Dans une affaire dans laquelle il était question d'un accident survenu lors du massage des poubelles par un camion-benne et où la victime, véhiculée par le camion, s'était torturée la cheville en descendant de celui-ci, la Cour a rappelé qu'« la circonstance que le véhicule automoteur impliqué 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, au moment de l'accident, ce véhicule automoteur est utilisé aussi en tant qu'engin n'empêche pas de considérer qu'il participe à la circulation. En particulier, lorsque, se déplaçant sur une voie publique ou un terrain au sens de l'article 2, § 1<sup>er</sup>, de la loi, le véhicule automoteur cause des dommages d'une manière qui est caractéristique des dommages provoqués par les véhicules automoteurs dans la circulation, le fait de l'utilisation concomitante du véhicule comme engin, au sens précité, ne saurait empêcher de considérer que les dommages ont été causés dans la circulation »<sup>58</sup>.

Pourra, par exemple, être considéré comme un accident de la circulation, l'accident provoqué par le déplacement d'un véhicule-outil en dehors de toute manœuvre liée à son utilisation en tant qu'engin (tel que le déplacement d'un camion-grue d'un chantier à l'autre et, même, dans certaines circonstances, l'accident survenu au cours d'une telle manœuvre, mais découlant uniquement de l'activité de déplacement du véhicule).

Dans une affaire dans laquelle le conducteur d'une balayeuse publique avançait sur la voie publique pour nettoyer celle-ci lorsque la balayeuse renversa le piéton qui marchait devant elle, le Tribunal de police de Bruxelles a jugé qu'il appartenait à l'assureur de ce véhicule d'intervenir et, ce, en ces termes : « C'est donc bien l'occasion d'un déplacement sur la voie publique et non pas lors de la simple utilisation d'un engin sur cette voie publique que l'accident est survenu. Le dommage causé est également caractéristique d'un dommage occasionné par un accident de la circulation puisque la cause de celui-ci est le déplacement de la balayeuse sur la voie publique et non pas la simple utilisation des balais »<sup>59</sup>.

<sup>56</sup> Cass., 5 décembre 2003, R.G. n° C.0203261.F, C.R.A., 2004/3, p. 273 ; J.L.M.B., 2004, p. 1233 ; *Pol.*, 2003, p. 1966.

<sup>57</sup> Cass., 15 novembre 2012, R.G. n° C.11.0523.F, disponible sur [www.jurifut.be](http://www.jurifut.be).

<sup>58</sup> *Ibid.*

<sup>59</sup> Pol. Bruxelles, 11 janvier 2011, C.R.A., 2011/3, p. 139.

### 8. Implication du véhicule

La notion d'*implication du véhicule* dans l'accident est empruntée à la loi française du 5 juillet 1985 et présente un rôle fondamental. Elle vient se substituer à la notion de lien causal : la volonté du législateur est d'organiser la réparation du dommage subi sans que l'on ne discute ni de la faute, ni du lien de causalité entre le fait du véhicule et le dommage. Ainsi, l'assureur de la responsabilité du conducteur d'un véhicule pourra être amené, en raison de l'implication de ce dernier dans l'accident, à indemniser une victime, alors même que ce conducteur n'aurait commis aucune faute, ou que sa faute ne serait pas en lien causal avec le dommage.

La loi n'a pas défini cette notion d'implication mais celle-ci a été précisée dans l'exposé des motifs<sup>60</sup> et par la jurisprudence<sup>61</sup>.

« Il n'est pas nécessaire que cette personne (le conducteur) 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. Même s'il est en stationnement régulier, un véhicule peut être considéré comme étant impliqué dans un accident sur base du présent projet (...). Le véhicule n'est guère plus ici qu'un point de rattachement pour l'indemnisation »<sup>62</sup>.

La Cour de cassation a rappelé à plusieurs reprises 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 », tout en précisant qu'il faut à tout le moins relever un lien « quelconque » entre le véhicule et l'accident, de sorte 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 29bis de la loi du 21 novembre 1989 »<sup>63</sup>.

Entre ces deux extrêmes, peuvent être envisagés différents cas de figure. La Cour de cassation a, notamment, eu l'occasion d'affirmer que l'implication du véhicule est incontestable

<sup>60</sup> *Doc. parl.*, Sénat, 1993-1994, 980/1, p. 33.

<sup>61</sup> Pour un examen de la jurisprudence relative à cette notion, voy. p. ex. C. VAN SCHOUWROECK, « Vergoeding van schade door verkeersongevallen ongeacht aansprakelijkheid », in *Aansprakelijkheid, aansprakelijkheidsverzekering en andere schadevergoedingssystemen*, 23<sup>e</sup> Postuniversitaire Cyclus Willy Delva 2006-2007, Malines, Kluwer, 2007, pp. 536 et s.

<sup>62</sup> *Ibid.*

<sup>63</sup> Cass., 9 janvier 2006, R.G. n° C.04.0519.N., Bull. ass., 2007/1, p. 55 ; C.R.A., 2006/5, p. 626, note E. BREWAEYS ; Juristenkrant, 2006, liv. 127, p. 6, ref. E. BREWAEYS ; N.J.W., 2007, liv. 156, p. 128, note G. JOUQUE ; Pas., 2006, I, p. 87 ; R.A.B.G., 2006, p. 1417, note K. DEVOLDER (contact entre la victime et son véhicule irrégulièrement garé à côté duquel elle se trouvait lors de l'accident). Voy. également en ce sens : Cass., 22 octobre 2009, R.G. n° C.08.0420.N., C.R.A., 2010/3, p. 188 ; Pas., 2009, p. 2374 (camion-poubelle il l'arrêt impliqué dans le heurt d'un piéton qui se dirigeait vers lui pour y déposer un revêtement de sol) ; Cass., 21 juin 2010, R.G. n° C.09.0640.C.R.A., 2010/5, p. 318 ; Pas. 2010, p. 1979 (cinq véhicules garés pouvant gêner la vue mais considérés comme non impliqués dans le genèse de l'accident car la limitation de visibilité qu'ils ont générée n'a joué aucun rôle dans la survenance de celui-ci eu égard aux circonstances particulières de la cause).

table lorsqu'il y a eu un contact entre celui-ci et la victime et, ce, que ce véhicule soit en mouvement ou en stationnement, irrégulier<sup>64</sup> comme régulier<sup>65</sup>.

Selon la Cour, « il n'est pas requis que le véhicule ait joué un rôle dans la survenance de l'accident. Le lien existe dès qu'il y a eu contact entre ce véhicule et la victime »<sup>66</sup>.

Elle a, toutefois, pris le soin de préciser que l'implication du véhicule peut également être recensée en dehors d'un tel contact, pour autant, seulement, que le véhicule ait joué un rôle quelconque ou ait contribué d'une manière quelconque à l'accident, sans qu'existe nécessairement un lien de causalité entre la présence du véhicule et la survenance de l'accident<sup>67</sup>.

Ce faisant, la Cour de cassation met fin à la tendance de certaines juridictions d'écartier l'implication en l'absence d'un lien causal, même tenu<sup>68</sup>.

Selon la Cour, « pour pouvoir conclure à l'implication d'un véhicule, il doit être établi que l'accident ne se serait pas produit comme il s'est produit si le véhicule ne s'était pas trouvé où il était. Ainsi, la constatation qu'un véhicule n'a pas causé l'accident ne suffit pas à exclure son implication, si le juge ne constate pas simultanément que l'accident se serait produit comme il s'est produit si le véhicule n'était pas trouvé où il était »<sup>69</sup>. Cette influence sur la survenance de l'accident peut notamment résulter de la position du véhicule, de son arrivée, de son effet sur la visibilité ou encore d'un bruit émanant de celui-ci.

Est également considéré comme impliqué dans un accident, le véhicule, sur rails ou non, dans lequel montent ou duquel descendent des passagers qui se blessent<sup>70</sup>.

<sup>64</sup> Cass., 9 janvier 2006, R.G. n° C.04.0519.N., précité.

<sup>65</sup> Cass., 3 octobre 2008, R.G. n° C.07.0130.N., C.R.A., 2009/3, p. 152 ; M.J.H., 2009, liv. 196, p. 126, note I. BOONE ; Pas., 2008, p. 2131 ; R.G.A.R., 2009/9, n° 14.571, note M. MARCZAK (cycliste heurtant un véhicule en stationnement régulier suite à un impact avec un autre véhicule) ; Cass., 28 avril 2011, R.G. n° C.10.0492.F., *Suit. ass.*, 2011/3, p. 302, note : C.R.A., 2011/4, p. 264, note J.M. ; Pas., 2011, p. 1195 ; R.G.A.R., 2011/6, n° 14.765 (victime propulsée sur un véhicule en stationnement régulier lorsqu'elle traversait la chaussée).

<sup>66</sup> Cass., 28 avril 2011, R.G. n° C.10.0492.F., précité.

<sup>67</sup> Cass., 9 janvier 2006, R.G. n° C.04.0519.N., précité ; Cass., 3 octobre 2008, R.G. n° C.07.0130.N., précité ; Cass., 22 octobre 2009, R.G. n° C.08.0420.N., précité ; Cass., 28 avril 2011, R.G. n° C.10.0492.F., précité ; Cass., 15 novembre 2012, R.G. n° C.11.0523.F., précité (victime s'étant torturé le pied en descendant d'un camion-benne lors du ramassage des poubelles).

<sup>68</sup> A titre d'exemple, voy. en ce sens : Pol. Bruxelles, 8 juin 2007, R.G. 05A2489, inédit, cité par T.-L. EEMAN, A.-M. NAVEAU et A. RONDO ALFACE, « L'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 : où en sommes nous ? », *op. cit.*, pp. 151-152. Pour plus de détails sur ce point, voy. : T.-L. EEMAN, A.-M. NAVEAU et A. RONDO ALFACE, « L'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 : où en sommes nous ? », *op. cit.*, pp. 151-160.

<sup>69</sup> Cass., 9 janvier 2006, R.G. n° C.04.0519.N., précité. Pour plus d'illustrations, voy. : J. VAN ROSSUM, « L'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 sur l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automobiles : état de la question », *op. cit.*, pp. 62-64.

<sup>70</sup> Cass., 11 janvier 2010, R.G. n° C.09.0165.F., C.R.A., 2010/4, p. 283, note : J.L.M.B., 2010, p. 778 ; N.J.W., 2010, liv. 218, p. 197, note I. BOONE ; Pas., 2010, p. 59, concl. J. GENICOT ; R.G.A.R., 2010/10, n° 14.697, note (chute d'un voyageur débarquant d'un train) ; Pol. Charleroi, 8 octobre 2010, C.R.A., 2011/2, p. 111.

### 9. *Dommage réparable*

Quant au *dommage réparable*, pourront être indemnisés sur base de l'article 29bis, les dommages résultant de lésions corporelles ou de décès, ainsi que les dégâts aux vêtements<sup>71</sup> et ceux occasionnés aux prothèses fonctionnelles<sup>72</sup>.

Bien entendu, la victime dispose toujours, sur la base du droit commun de la responsabilité délictuelle, du droit de postuler la réparation de ses autres dommages (tels que ses dommages matériels non vestimentaires) à charge de l'auteur (fauteur) de l'accident<sup>73</sup>.

La Cour de cassation a pris le soin de le rappeler en ces termes : « Attendu que ni cette disposition (article 29bis), ni aucune autre disposition légale ne limitent le droit de la victime à obtenir la réparation intégrale de son dommage ;

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 »<sup>74</sup>.

Par ailleurs, si dans le régime mis en place par l'article 29bis, la victime ne doit pas démontrer l'existence d'un lien causal entre le fait du conducteur et son préjudice, il lui revient cependant d'établir que ses lésions sont bien en *lien de causalité* avec l'accident de la circulation.

Le tribunal de police de Bruxelles a récemment rappelé cette distinction en ces termes : « Les parties dans la présente cause confondent deux notions, à savoir celle de « l'implication du véhicule à l'accident de la circulation » et celle de « l'imputation du dommage à cet accident ». Il s'agit cependant de deux notions et conditions distinctes. En effet, la loi n'exige pas une relation causale entre le fait du véhicule et la lésion de sorte qu'il est indifférent si les lésions sont dues au fait du véhicule ou non. La loi exige cependant une relation causale entre l'accident dans lequel est impliqué le véhicule et la lésion ». Il s'agissait, en l'espèce, d'une personne ayant été témoin d'un accident de la circulation dont fut victime un tiers et prétendant avoir subi, suite à celui-ci, un important choc psychologique lui causant une inca-

noté : *J.J.P.*, 2011/2, p. 71, note ; *R.G.A.R.*, 2011/2, n° 14-720 ; Civ. Nivelles, 8 mars 2011, *For. ass.*, 2012, liv. 127, p. 154, note A.-M. NAVEAU ; Pol. Bruxelles, 15 décembre 2011, *J.J.P.*, 2012/2, p. 13.

<sup>71</sup> Les vêtements visés sont ceux portés lors de l'accident, y compris les accessoires. La loi ne précise pas si les bijoux sont à considérer comme des vêtements. Quant aux bagages et aux vêtements qui y sont transportés, ils sont, par contre, clairement exclus de l'indemnisation.

<sup>72</sup> L'article 29bis, § 1<sup>er</sup>, alinéa 3 ajoute qu'« il y a lieu d'entendre par prothèses fonctionnelles : les moyens utilisés par la victime pour compenser des déficiences corporelles ». Les travaux préparatoires de la loi précisent que constituent de telles prothèses, non seulement les appareils qui font partie intégrante du corps (telle une jambe artificielle), mais également, les lunettes, un appareil auditif, un bracelet, un fauteuil roulant, ou un chien d'aveugle. Voy. *Doc. Parl.*, Chambre, 1999-2000, n° 20210/005 ; *Doc. Parl.*, Sénat, 2000-2001, n° 478/3.

<sup>73</sup> Article 29bis, § 5. Voy. également, Cass., 8 octobre 2002, R.G. n° P.01.0999.N., *D.r. circ.*, 2003/1, p. 20 ; *Jurisconfrant*, 2003, liv. 64, p. 8, reflet H. ULBRICHTS ; *N.J.W.*, 2003, liv. 21, p. 199 ; *Pas.*, 2002, p. 1856 ; *R.W.*, 2003-04, p. 584.

<sup>74</sup> Cass., 8 octobre 2002, R.G. n° P.01.0999, précité.

pacité de travail. Le tribunal va déclarer la demande non fondée après avoir affirmé que si « l'interprétation des différentes composantes de l'article 29bis est large », elle ne peut l'être au point « d'y inclure chaque personne présente lorsqu'un accident de la 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. Il faut qu'elle puisse être qualifiée de victime, ce qui implique qu'elle a subi un dommage se rapportant directement à l'accident de la circulation »<sup>75</sup>.

### Section 2 – Bénéficiaires du régime d'indemnisation

#### 10. *Principe : victimes et ayants droit*

Toute victime de lésions corporelles et ses ayants droit bénéficient du régime instauré par l'article 29bis, et ont droit à la réparation intégrale de leur préjudice, dans les limites énoncées ci-dessus.

Sont ainsi protégés, en tant que victimes directes d'un accident de la circulation : les piétons, les cyclistes, les passagers de véhicules automoteurs ou sur rail<sup>76</sup>, les personnes, handicapées ou non, en fauteuil roulant même automoteur (cf. *supra*, n° 6), les cavaliers, les conducteurs et passagers d'engins tirés par un animal, les personnes qui se déplacent en *rollers*, en *skate-board*, en trottinette, à ski, ...

On entend par ayants droit, au sens de l'article 29bis, les personnes subrogées dans les droits de la victime directe mais aussi les personnes qui subissent un dommage par répétition, c'est-à-dire celles qui peuvent invoquer un préjudice personnel suite aux lésions corporelles encourues par la victime ou suite au décès de celle-ci<sup>77</sup>. S'il est clair que sont visés par là les proches de la victime et ses héritiers, la doctrine et la jurisprudence sont, par contre, partagées quant au droit de l'employeur d'introduire une action sur pied de l'article 29bis en invoquant un préjudice propre<sup>78</sup>.

Par trois arrêts récents<sup>79</sup>, la Cour de cassation a affirmé que la notion d'ayant droit au sens de l'article 29bis ne se limite pas aux proches de la victime et a considéré

<sup>75</sup> Pol. Bruxelles, 22 mars 2012, *J.J.P.*, 2012/2, p. 67.

<sup>76</sup> Notons que jusqu'à la modification législative du 13 avril 1995, les passagers étaient également exclus du champ d'application de cette disposition.

<sup>77</sup> Cass., 7 février 2011, R.G. n° C.10.0532.N., *Bull. cass.*, 2011/2, p. 170, note H. ULBRICHTS ; *N.J.W.*, 2011, liv. 241, p. 301, note I. BOONE ; *Pas.*, 2011, p. 444 ; *R.G.A.R.*, 2011/7, n° 14-773, note. A titre d'exemple, voy. Cass., 12 février 2004, R.G. n° C. 01.0553.N., *C.R.A.*, 2004/5, p. 218 ; *Pas.*, 2004, p. 258 (perte par une épouse du bénéfice d'une obligation alimentaire due par le mari).

<sup>78</sup> Pour plus de détails sur cette controverse, voy. H. DE RODE, J. ACOULTY et A. CALVAER, « L'indemnisation des usagers faibles de la circulation », *op. cit.*, pp. 19-22 ; T.-L. EEMAN, A.-M. NAVEAU et A. RONDAO ALFACE, « L'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 : où en sommes nous ? », *op. cit.*, pp. 164-166 ; J.-L. FAGNART, « L'article 29bis ou la responsabilité camouflée », *op. cit.*, pp. 174-175 ; J. VAN ROSSUM, « L'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 sur l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs : état de la question », *op. cit.*, pp. 75-76.

<sup>79</sup> Cass., 7 février 2011, R.G. n° C.10.0532.N., *Bull. cass.*, 2011/2, p. 170, note H. ULBRICHTS ; *N.J.W.*, 2011, liv. 241, p. 301, note I. BOONE ; *Pas.*, 2011, p. 444 ; *R.G.A.R.*, 2011/7, n° 14-773, note ; Cass., 7 février 2011, R.G. n° C.10.0593.N., *C.R.A.*, 2011, liv. 2, p. 91, note L. BREWAEYS ; Cass., 20 janvier 2012, R.G. n° C.09.0353.F. disponible sur [www.jurisfiche.be](http://www.jurisfiche.be).

que « l'employeur qui poursuit le paiement de la rémunération d'un travailleur qui a été victime d'un accident de la circulation et qui ne peut plus fournir ses prestations de travail en raison de ses blessures subit un préjudice et, en conséquence, est un ayant droit au sens précité<sup>80</sup>. Cette position de la Cour de cassation n'est pas dénuée de tout fondement dans la mesure où l'article 29bis, § 1<sup>er</sup> prévoit la réparation de « tous les dommages subis » découlant des lésions corporelles des victimes directes.

Il est, ici, important de noter que la Cour semble ne faire aucune distinction selon que la personne qui se prétend ayant droit est une personne physique ou morale. Les trois arrêts précités ont, en effet, été rendus dans des espèces introduites par des employeurs ayant cette dernière qualité.

Or, la Cour constitutionnelle s'était précédemment fondée sur la *ratio legis*<sup>81</sup> de l'article 29bis pour déclarer conforme à la Constitution cet article interprété en ce sens qu'en sont exclues les personnes morales et, notamment, les personnes morales employeurs. Selon la Cour, de telles personnes doivent fonder leur action sur le droit commun de la responsabilité<sup>82</sup>.

Cette divergence d'appréciation entre nos deux Cours suprêmes<sup>83</sup> est source d'insécurité juridique et regrettable. Elle laisse la doctrine et les praticiens dans une grande perplexité.

Si certains auteurs estiment que la Cour de cassation ne pouvait pas rendre de tels arrêts et qu'elle aurait dû, soit se conformer à l'arrêt de la Cour constitutionnelle, soit poser une nouvelle question préjudicielle<sup>84</sup>, d'autres considèrent qu'il n'appartient pas à la Cour constitutionnelle de définir la notion d'ayant droit. Selon ces derniers, la portée de cet arrêt doit être relativisée dans la mesure où la Cour constitutionnelle était limitée par la question qui lui était posée et s'est contentée de juger de la compatibilité d'une interprétation, parmi d'autres, de l'article 29bis avec la Constitution<sup>85</sup>.

<sup>80</sup> Cass., 7 février 2011, R.G. n° C.10.0532.N., précité.

<sup>81</sup> « La mesure en cause (...) vise à préserver les intérêts financiers de la victime d'un accident de la circulation et de sa famille, pour éviter qu'elles ne se trouvent dans une situation pécuniaire difficile ».

<sup>82</sup> C.C., 28 octobre 2010, n° 121/2010, *Bull. ass.*, 2011/1, p. 39, note H. ULRICHTS ; C.R.A., 2010/6, p. 377, note P. LEMVAIN ; *For. ass.*, 2011, liv. 114, p. 110, note T. PAPART ; *Juristat*, 2010, liv. 218, p. 1. réf. E. BAELVENS ; *N.J.W.*, 2010, liv. 352, p. 784, note I. BOONE ; R.G.A.R., 2011/5, n° 4.729. Semblent favorables à cet arrêt : H. DE ROBE, J. ACOLTY et A. CALVAER, « L'indemnisation des usagers faibles de la circulation », *op. cit.*, p. 22 ; T.-L. EBMAN, A.-M. NAVEAU et A. KORDAO ALFARE, « L'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 : où en sommes nous ? », *op. cit.*, p. 166. Voy. également en ce sens : C.C., 18 mai 2011, n° 86/2011.

<sup>83</sup> Voy. déjà, en cette matière, la divergence existante entre ces deux juridictions quant à la question de l'application de l'article 29bis aux accidents impliquant un véhicule sur rails et survenus en site propre (cf. *supra*, n° 7, (b), B.1.).

<sup>84</sup> En ce sens, voy. notamment : H. DE ROBE, J. ACOLTY et A. CALVAER, « L'indemnisation des usagers faibles de la circulation », *op. cit.*, pp. 20-22.

<sup>85</sup> En ce sens, voy. notamment : J.-L. FAGNART, « L'article 29bis ou la responsabilité camouflée », *op. cit.*, p. 175 ; J. VAN ROSSUM, « L'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 sur l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs : état de la question », *op. cit.*, p. 75.

## II. Exclusions

Deux catégories de personnes sont exclues du régime d'indemnisation.

### (a) Conducteur du véhicule et ayants droit

Lorsque la victime de l'accident est le *conducteur* d'un véhicule « impliqué » dans l'accident, il ne peut invoquer l'article 29bis pour obtenir la réparation de son dommage. Sont également exclus de la protection offerte par cette disposition, les ayants droit du conducteur ou ceux qui auraient subi un préjudice par répercussion par suite du dommage causé à celui-ci<sup>87</sup>.

Étant donné le caractère exceptionnel de cette exclusion, la notion même de conducteur est à interpréter de manière restrictive<sup>88</sup>. Selon B. DUBUSSON, le conducteur est celui qui, au moment de l'accident, a effectivement la possibilité d'imprimer une direction au véhicule par l'utilisation des moyens mécaniques prévus à cet effet, sans qu'il soit requis qu'il occupe le siège conducteur<sup>89</sup>. Les limites spatio-temporelles de cette notion restent toutefois, difficiles à tracer.

Le Tribunal de première instance de Nivelles a ainsi jugé que le conducteur d'un cyclomoteur ayant perdu le contrôle de son engin ne peut plus être considéré comme un conducteur dès lors que, au moment où il est heurté au niveau de la tête par une voiture, il n'a plus la maîtrise de son véhicule, il ne peut plus lui donner la direction effective par des moyens mécaniques et il n'est plus sous l'influence de l'énergie cinétique provenant de ce véhicule, étant tombé au sol, même si ce n'est que depuis un très bref instant<sup>90</sup>.

Plus récemment, la Cour de cassation a précisé que « la seule circonstance qui exclut le conducteur est éjecté de son véhicule et heurté 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 », dans une espèce où un motard avait perdu le contrôle de sa moto en évitant un véhicule qui le précédait, était tombé sur le sol et avait été heurté par un autre véhicule venant en sens inverse. De même, à l'occasion d'une affaire concernant le conducteur d'un camion s'était

<sup>86</sup> L'exclusion du conducteur lorsqu'il est une victime directe de l'accident a été validée par la Cour constitutionnelle, alors Cour d'arbitrage, Voy. C.C., 23 janvier 2002, n° 23/2002, *Bull. ass.*, 2002/4, p. 35. *Dr. civ.*, 2002/4, p. 124 ; *Juristat*, 2002, liv. 44, p. 6, réf. E. BAELVENS ; R.G.A.R., 2002/3, n° 13.52. R.W., 2001-02, p. 1425, note D. SIMOENS ; T.A.V.W., 2002/1, p. 25, note F. GLEZIEUX.

<sup>87</sup> Cass., 10 avril 2003, R.G. n° C.01.0165.N, *Dr. civ.*, 2003/6, p. 260 ; *Per.*, 2003, p. 777 ; R.G.A., 2003/2, n° 15.957.

<sup>88</sup> Cass., 13 avril 2007, R.G. n° C.05.0399.N, *J.J.P.*, 2007/4, p. 203, note ; *Per.*, 2007, p. 681 ; R.G.A., 2007/8, p. 797, note C. VAN SCHOUROECK ; R.W., 2007-08, p. 1078, note D. SIMOENS.

<sup>89</sup> B. DUBUSSON, « Questions diverses : L'application de la loi dans le temps et dans l'espace, le préjudice par répercussion, la situation du conducteur », *op. cit.*, p. 166.

<sup>90</sup> Civ. Nivelles, 29 septembre 2010, R.G.A.R., 2011/2, n° 14.719.

<sup>91</sup> Cass., 18 mai 2012, R.G. n° C.11.0623.F et C.11.0791.F, C.R.A., 2012/5, p. 290. Pour plus d'illustration, voy. H. DE ROBE, J. ACOLTY et A. CALVAER, « L'indemnisation des usagers faibles de la circulation », *op. cit.*, pp. 15-17 ; J. VAN ROSSUM, « L'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 sur l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs : état de la question », *op. cit.*, pp. 70 et 7.

blessé en descendant (et non « après être descendu ») de son camion, la Cour a énoncé que « le conducteur perd cette qualité dès qu'il ne dispose plus du contrôle sur son véhicule »<sup>92</sup>, circonstance que le juge du fond avait omis de vérifier en l'espèce.

Conformément à l'article 1315 du Code civil, la charge de la preuve incombe à la partie qui poursuit la réparation d'un dommage sur la base de l'article 29bis. Il incombe à celle-ci de faire la preuve qu'elle est une victime protégée au sens de cette disposition (ou l'ayant droit d'une telle victime) et, partant, qu'elle n'est pas le conducteur d'un véhicule automobile impliqué dans l'accident (ou son ayant droit)<sup>93</sup>.

A cet égard, l'assureur du conducteur sera tenu d'indemniser celui-ci s'il est devenu un usager faible et, ce, alors même que l'accident résulterait de sa propre faute.

La Cour de cassation a, en effet, affirmé que « l'article 29bis n'exclut pas de l'indemnisation qu'il organise la victime qui, sans avoir voulu l'accident et ses conséquences, est responsable du dommage qu'elle subit », dans une espèce où le conducteur d'un bus s'était fait une entorse en descendant du véhicule qu'il venait de mettre à l'arrêt<sup>94</sup>.

La Cour de cassation a confirmé sa jurisprudence dans une seconde affaire dans laquelle il était, cette fois, question d'une dame qui, après avoir quitté sa voiture qu'elle venait de ranger sur la rampe d'accès en pente menant à son garage, avait été écrasée par celle-ci. La Cour a cassé le jugement attaqué, considérant qu'en refusant « à la demanderesse, subrogée dans les droits de son affilié, l'indemnisation du dommage subi par celle-ci au motif « qu'il est exclu que l'assuré, responsable de l'accident, puisse cumuler la qualité de tiers victime », (le jugement attaqué) viole l'article 29bis précité »<sup>95</sup>.

Cette exclusion du conducteur du régime de protection mis en place par l'article 29bis connaît une exception depuis l'entrée en vigueur de la loi du 19 janvier 2001. Le conducteur pourra bénéficier du régime mis en place par l'article 29bis « s'il agit comme ayant

<sup>92</sup> Cass., 7 juin 2012, *Bull. ass.*, 2012/4, p. 477, note E. VAN DEN HOUT.

<sup>93</sup> Cass., 26 octobre 2007, R.G. n° C-06.0341.F, *Bull. ass.*, 2008/1, p. 52, note J. BOGAERT ; C.R.A., 2008/2, p. 99 ; *J.L.M.B.*, 2008, p. 960, note J. TRANT ; *J.T.*, 2008, liv. 6296, p. 73, concl. HENKES ; *N.J.W.*, 2008, liv. 177, p. 166, note G. JOCCQUE ; *Pas.*, 2007, p. 1866, concl. HENKES ; *R.G.A.R.*, 2008/6, n° 14.406, concl. HENKES, note N. ESTIENNE ; Cass., 20 décembre 2007, R.G. n° C. 06.0301.N, C.R.A., 2008/2, p. 101 ; *J.J.P.*, 2008/4, p. 179, note G. JOCCQUE ; *Pas.*, 2007, p. 2401 ; *R.G.D.C.*, 2010/1, p. 41 ; Cass., 27 novembre 2008, R.G. n° C.07.0239.F, *Bull. ass.*, 2009/2, p. 149, note J. MUYLDERMANS ; C.R.A., 2009/2, p. 109, note ; Cass., 24 avril 2009, C.R.A., 2010/3, p. 192, concl. C. VANDEWAL ; *Pas.*, 2009, p. 1003, concl. C. VANDEWAL. Voy. également : Pol. Bruxelles, 3 janvier 2011, C.R.A., 2011/4, p. 271. Pour une critique de cette jurisprudence, voy. : J. VAN ROSSUM, « L'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 sur l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automobiles : état de la question », *op. cit.*, pp. 70-72.

<sup>94</sup> Cass., 28 avril 2006, R.G. n° C.04.0569.F, *Bull. ass.*, 2007/1, p. 59, note J. MUYLDERMANS ; C.R.A., 2006/6, p. 692, note F. FERON ; *For. ass.*, 2006, p. 12, note C. EYBEN ; *J.J.P.*, 2006/4, p. 209, note ; *J.L.M.B.*, 2007, p. 594 ; *Pas.*, 2006, p. 977, concl. J. GENICOT ; *R.G.A.R.*, 2006/10, n° 14.195, concl. J. GENICOT.

<sup>95</sup> Cass., 28 juin 2007, R.G. n° C.06.0608.F, C.R.A., 2007/6, p. 399, note ; *J.L.M.B.*, 2007, p. 1695 ; *Pas.*, 2007, p. 1389 ; *R.G.A.R.*, 2008/2, n° 14-358.

droit d'une victime qui n'était pas conducteur et à condition qu'il n'ait pas causé intentionnellement les dommages »<sup>96</sup>.

Ainsi, un fils (conducteur) pourra réclamer l'indemnisation du dommage qu'il subit en tant qu'ayant droit de son père (passager) blessé lors de l'accident de circulation dans lequel le véhicule qu'il conduisait est impliqué, pour autant qu'il n'ait pas intentionnellement causé le dommage subi par son père (passager). Inversement, le fils (conducteur) ne pourra réclamer réparation de son propre dommage sur la base de l'article 29bis, et le père (passager) ne pourra pas se prévaloir de ce disposition pour réclamer l'indemnisation du dommage qu'il subit en tant qu'ayant droit de son fils, conducteur.

#### (b) Victimes âgées de plus de 14 ans ayant voulu l'accident

Sont également exclues du régime de l'article 29bis les victimes âgées de plus de quatorze ans qui ont voulu l'accident et ses conséquences<sup>97</sup>, ainsi que leurs ayants droits<sup>98</sup>. Cette notion a été introduite par la loi du 19 janvier 2001 et vise à remplacer l'ancienne formulation selon laquelle ne pouvaient se prévaloir de l'article 29bis les victimes ayant commis une faute inexcusable qui était la seule cause de l'accident<sup>99</sup>. Cette ancienne formulation interprétée trop largement par la jurisprudence, vidait la loi de sa substance. Celle-ci

<sup>96</sup> Article 29bis, § 2, tel que modifié par la loi du 19 janvier 2001, applicable aux seuls accidents survenus après son entrée en vigueur, le 3 mars 2001. Pour les accidents survenus antérieurement à cette date, la position de la Cour de cassation est la suivante : « L'article 29bis, § 2 de la loi du 21 novembre 1992 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automobiles n'exclut de son champ d'application le conducteur d'un véhicule automobile et ses ayants droit qu'en ce qui concerne la réparation des dommages résultant de lésions corporelles subies par ce conducteur ou du décès de celui-ci » (Cass., 23 octobre 2009, R.G. n° C.07.0658.F, *J.L.M.B.*, 2010, p. 777 ; *J.T.*, 2010, liv. 6582, p. 5, note C. EYBEN et P. JADOUX ; *Pas.*, 2009, p. 2423, concl. G. DUBRULLE). Voy. déjà en ce sens : Cas 9 janvier 2004, R.G. n° C.020194.F, *Bull. ass.*, 2004/3, p. 481 ; C.R.A., 2004/5, p. 393 ; *N.J.W.*, 2004, p. 66, p. 410 ; *Pas.*, 2004, p. 34, concl. T. WERQUIN ; *R.G.A.R.*, 2004/7, n° 13.904, concl. T. WERQUIN ; *Straff.*, 2004/6, p. 358, note G. JOCCQUE.

<sup>97</sup> L'on peut observer, à cet égard, une contradiction entre l'article 29bis et l'article 8 de la loi du 25 juin 1992, tous deux d'ordre public, le premier indemnisant le jeune de moins de quatorze ans même en cas de faute intentionnelle, le second s'y opposant. Sur ce point, voy. H. DE RODE, « L'assurance de la responsabilité civile automobile », in *Responsabilités. Traité théorique et pratique*, V. I, livre 72, t. VII, *op. cit.*, p. 48 ; de RODE, J. ACOLTY et A. CALVAER, « L'indemnisation des usagers faibles de la circulation », *op. cit.*, p. 1 ; Voy. Cass., 26 juin 2008, R.G. C.07.0494.N, *N.J.W.*, 2009, liv. 199, p. 275, note I. BOONE ; *Pas.*, 2008, p. 1698 ; *R.A.B.G.*, 2009/10, p. 671 ; *R.G.A.R.*, 2010/1, n° 14.502 ; « L'article 29bis, § 1<sup>er</sup>, de la loi du 21 novembre 1989 entend faire concorder les droits des ayants droits et ceux de la victime. Il s'ensuit que, lorsqu'en vertu de l'alinéa 6 de l'article 29bis, § 1<sup>er</sup>, de ladite loi, la victime n'a pas droit à réparation ses ayants droit n'ont pas davantage droit à la réparation du dommage qu'ils ont subi du fait des lésions ou du décès de la victime ».

<sup>98</sup> La faute inexcusable était définie par le Cour de cassation comme étant la faute volontaire d'une exceptionnelle gravité exposant sans raison valable son auteur à un danger dont il aurait dû avoir conscience (Cass., 3 mai 2001, R.G. n° C.99.0152.F, *Dr. circ.*, 2001, p. 344 ; *Pas.*, 2001, p. 762 ; *R.G.A.R.*, 2003/1, n° 13.663). Plus de détails sur l'ancienne formulation, voy. H. DE RODE, J. ACOLTY et A. CALVAER, « L'indemnisation des usagers faibles de la circulation », *op. cit.*, pp. 17-18 ; M. VANDERWECKE, « L'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 modifié par la loi du 13 avril 1995 : vers une indemnisation des passagers, piétons et cyclistes sur le modèle français ? », *R.G.A.R.*, 1997, n° 12.865.

duite en 2001, appelée faute intentionnelle, est beaucoup plus stricte et s'approche fortement des notions d'« automutilation » et de « suicide »<sup>100</sup>.

La faute intentionnelle est définie par la doctrine comme étant « la faute la plus grave dans la hiérarchie traditionnellement établie en droit de la responsabilité civile. Elle se caractérise par la volonté délibérée de voir se réaliser le résultat qui est le dommage. Elle surpasse la faute inexcusable qui suppose simplement la volonté de courir le risque sans pour autant rechercher le dommage qui en est la conséquence. En d'autres termes, dans la faute inexcusable, le dommage, s'il est entrevu comme possible, n'est pas voulu dans toutes ses conséquences, alors que dans le cas de la faute intentionnelle, le dommage est délibérément recherché et voulu dans toutes ses conséquences »<sup>101</sup>.

La charge de la preuve repose, ici, sur l'assureur qui invoque la faute intentionnelle<sup>102</sup>.

Outre cette hypothèse, la faute éventuelle de la victime n'a aucune incidence sur le régime mis en place par l'article 29bis (cf. *infra*, n° 14, 15 et 17)<sup>103</sup>.

### Section 3 – Débiteurs de la réparation

#### 12. Obligation d'indemnisation

L'article 29bis fait peser l'obligation d'indemnisation sur l'assureur qui couvre la responsabilité du propriétaire, du conducteur ou du détenteur du véhicule automobile impliqué dans l'accident.

Cette même obligation d'indemnisation pèse sur les organismes publics dispensés de l'assurance obligatoire selon les articles 10 et 11 de la loi du 21 novembre 1989, lorsque le véhicule impliqué leur appartient ou est immatriculé à leur nom et qu'ils ont fait application de cette dispense d'assurance<sup>104</sup>. Elle pèse également sur le propriétaire du véhicule sur rails lorsqu'un tel véhicule est impliqué dans l'accident<sup>105</sup>.

La victime sera, le cas échéant, indemnisée par le Fonds Commun de Garantie Automobile dans les hypothèses où celui-ci est amené à intervenir (véhicule non identifié ; véhicule

<sup>100</sup> Voy. Rapport fait au nom de la commission de l'économie, de la politique scientifique, de l'éducation, des institutions scientifiques et culturelles nationales, des classes moyennes et de l'agriculture par Mme S. CHEVY, *Doc. Parl.*, Chambre, 1999-2000, n° 210/5, p. 5.

<sup>101</sup> N. ESTIENNE et D. DE CALLATRY, « Le point sur l'indemnisation automatique des usagers faibles de la route après la loi du 19 janvier 2001 », *op. cit.*, p. 153.

<sup>102</sup> Voy. sur ce point : J. VAN ROSSEM, « L'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 sur l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automobiles : état de la question », *op. cit.*, pp. 76 et 77.

<sup>103</sup> Voy. Cass., 23 avril 2006, R.G. n° C.04.0569.F., *Bull. ass.*, 2007/1, p. 59, note J. MUYLDERMANS ; C.R.A., 2006/6, p. 692, note F. FERON ; *For. ass.*, 2006, p. 12, note C. EYBAE ; *J.J.P.*, 2006/4, p. 209, note J.L.M.B.

<sup>104</sup> 2007, p. 394 ; *Pas.*, 2006, p. 977, concl. J. GENICOT ; R.G.A.R., 2006/10, n° 14, 195, concl. J. GENICOT ; Cass., 28 juin 2007, R.G. n° C-06.0605.F., C.R.A., 2007/6, p. 399, note J.L.M.B., 2007, p. 1695 ; *Pas.*, 2007, p. 1389 ; R.G.A.R., 2008/2, n° 14, 358 (cf. *supra*, n° 11, (a)).

<sup>105</sup> Article 29bis, § 1<sup>er</sup>, alinéa 4.

<sup>106</sup> Article 29bis, § 1<sup>er</sup>, alinéa 2.

non assuré ; véhicule dont on s'est emparé par vol, violence ou recel ; faillite ; rest d'agrément du véhicule ; ...)<sup>106</sup>.

Si l'accident résulte d'un cas fortuit, l'indemnisation automatique de la victime reste charge de l'assureur<sup>107</sup>.

En cas de pluralité de débiteurs de la réparation<sup>108</sup>, la victime peut s'adresser à son éto à l'assureur responsable de l'un des véhicules impliqués, les différents assureurs étant solidairement tenus (cf. *infra*, n° 14)<sup>109</sup>.

### Section 4 – Droits de recours

#### 13. Présentation sommaire des différents droits de recours

L'assureur qui a indemnisé la victime, dit assureur *solvens*, dispose de différents moyens pour récupérer tout ou partie des sommes qu'il a versées à cette dernière :

1° un recours contributoire à l'encontre des assureurs des autres véhicules impliqués dans l'accident, lorsqu'il n'y a pas de tiers responsable (conducteur d'un véhicule ou non) ; que ce dernier n'est que partiellement en faute ;

2° un recours subrogatoire à l'encontre du tiers responsable lorsqu'il y en a un ;

3° une action récursoire à l'encontre du son assuré ou du preneur d'assurance dans certains cas spécifiques<sup>110</sup>.

#### 14. Recours contributoire

Lorsque plusieurs véhicules sont impliqués dans l'accident, l'assureur qui aura indemnié la victime bénéficiera d'un *recours contributoire* à l'encontre des assureurs des autres véhicules impliqués<sup>111</sup>. Ce recours n'est envisageable qu'en l'absence de tiers responsab

<sup>106</sup> Article 19bis-11, § 1<sup>er</sup> de la loi du 21 novembre 1989.

<sup>107</sup> Article 29bis, § 1<sup>er</sup>, alinéa 4.

<sup>108</sup> Les assureurs visés par l'article 29bis sont les assureurs du propriétaire, du conducteur ou du détenteur du véhicule. Lorsque le propriétaire, le conducteur et le détenteur du seul véhicule impliqué sont des personnes distinctes, un recours contributoire entre les différents assureurs de celles-ci nous paraît possible (cf. *infra*, n° 14). Comme le précise P. VAN OMWESLAGHE, « ces différents assureurs ne sont pas nécessairement les mêmes pour un véhicule déterminé ; ils sont tous tenus de l'obligation d'indemnisation » (P. VAN OMWESLAGHE, *Droit des obligations. Sources des obligations (2<sup>e</sup> partie)*, t. II, *op. cit.*, p. 1476).

<sup>109</sup> La question se pose si les débiteurs autres que les assurés (c'est-à-dire les organismes publics, les propriétaires de véhicules sur rails et le Fonds Commun) sont également tenus solidairement. Le texte de l'article 29bis nous semble permettre de répondre par l'affirmative. D'ailleurs, un recours contributoire leur encontre est envisageable (cf. *infra*, n° 14).

<sup>110</sup> Quant aux recours subrogatoires des mutuelles et assureurs-toi (ou assureurs accidents du travail), voy. T.-L. EEMAN, A.-M. NAVEAU et A. RONDAO ALFACE, « L'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 : 0 en sommes nous ? », *op. cit.*, pp. 170-173.

<sup>111</sup> Un tel recours est également envisageable contre les autres débiteurs de l'indemnisation (propriétaire des véhicules sur rails, organismes publics dispensés de l'obligation d'assurance et Fonds Commun de Garantie Automobile) pour autant qu'ils soient, et l'espèce, tenus de l'obligation d'indemnisation. En c

(conducteur d'un véhicule ou non) ou lorsque la responsabilité de ce dernier n'est que partielle.

Si d'aucuns renvoient à l'article 45 de la loi du 25 juin 1992<sup>112</sup> pour fonder ce recours, il semble que la solution la plus adéquate consiste en l'application de l'article 1251, 3° du Code civil. En effet, selon l'article 29bis, les différents assureurs sont solidairement tenus de réparer les dommages subis par les victimes<sup>113</sup>, de sorte que l'assureur qui aura indemnisé pourra réclamer aux autres leur part, la dette se divisant entre eux par parts égales, sans avoir égard à l'importance et à la nature de l'implication des autres véhicules impliqués<sup>114</sup>.

Selon la Cour de cassation, il résulte de l'article 29bis, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, et § 2, et de l'article 1251, 3° du Code civil que « lorsque plusieurs véhicules automobiles sont impliqués dans un accident de la circulation, chacun des assureurs de ces véhicules est tenu d'indemniser la victime qui n'est pas conducteur de la totalité de son dommage ».

Dans le cas où aucun des conducteurs des véhicules impliqués n'est déclaré responsable de l'accident, chacun des assureurs doit, dans les rapports entre eux, supporter une part égale du montant de l'indemnité.

Lorsque l'un des assureurs procède à l'indemnisation de la victime, usager faible, il dispose, sur la base de l'article 1251, 3° précité, d'un recours subrogatoire contre chacun des autres assureurs des véhicules impliqués jusqu'à concurrence de ce qu'il a décaissé au-delà de sa part et de la part égale que chacun doit supporter<sup>115</sup>.

La question de la responsabilité des différents propriétaires, conducteurs ou détenteurs ne se pose pas dans le cadre de ce recours qui repose exclusivement sur la notion d'implication. Il incombe, dès lors, à l'assureur *solvens* d'établir l'implication des autres véhicules pour fonder son recours<sup>116</sup>.

### 15. Recours subrogatoire

Outre l'hypothèse spécifique du recours contributif, l'article 29bis, § 4 énonce que l'assureur est subrogé dans les droits de la victime à l'encontre du tiers responsable en droit commun.

<sup>112</sup> sens, voy. notamment : H. DE RODE, J. ACOULTY et A. CALVAER, « L'indemnisation des usagers faibles de la circulation », *op. cit.*, p. 24.

<sup>113</sup> Loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre, *M.B.*, 20 août 1992.

<sup>114</sup> Voy. en ce sens : Cass., 2 septembre 2011, R.G. n° C.10.0643.F., C.R.A., 2012/2, p. 74 ; *Pas.*, 2011, p. 1875 ; R.G.A.R., 2012/4, n° 14.859 ; R.G.D.C., 2012/7, p. 357 ; Cass., 26 janvier 2012, R.G. n° C.11.0318.N. ; Cass., 20 février 2012, R.G. n° C.10.0687.F. ; Cass., 28 septembre 2012, R.G. n° C.11.0404.N., disponibles sur [www.juridat.be](http://www.juridat.be).

<sup>115</sup> Voy. en ce sens : Pol. Verviers, 23 mars 2000, *J.J.Pol.*, 2000, p. 451 ; Pol. Turnhout, 6 avril 2000, *J.J.Pol.*, 2000, p. 461 ; Pol. Verviers, 8 juin 2000, *J.J.Pol.*, 2001, p. 461 ; Pol. Bruxelles, 20 janvier 2003, *Dr. Circ.*, 2003, p. 165.

<sup>116</sup> Cass., 2 septembre 2011, R.G. n° C.10.0643.F., précité.

<sup>117</sup> Voy. Cass., 2 septembre 2011, *op. cit.* ; « L'assureur exerçant ce recours subrogatoire contre un autre assureur doit dès lors établir que le véhicule assuré par cet assureur est impliqué dans l'accident, sans devoir démontrer que le conducteur de ce véhicule est en tout ou en partie responsable de l'accident ».

Contrairement au recours contributif, centré sur la notion d'implication, le recours subrogatoire est un recours de droit commun. Subrogé dans les droits de la victime, l'assureur qui aura indemnisé celle-ci devra établir, dans le chef du tiers responsable, une faute, un dommage et un lien causal entre la faute et le dommage. Le tiers responsable pourra, le cas échéant, invoquer un partage de responsabilité.

Le tiers responsable pourrait, par exemple, invoquer une faute commise par la victime et, ce, même si cette victime est âgée de moins de quatorze ans. La faute de la victime se définit, en effet, ici selon les règles du droit commun et non, plus selon les règles particulières contenues dans l'article 29bis<sup>117</sup>.

### 16. Action récursoire

L'article 88 de la loi du 25 juin 1992 permet également à l'assureur qui a indemnisé la victime d'exercer une *action récursoire* contre son assuré ou le preneur d'assurance dans les cas de recours prévus par la loi et par les articles 24 et 25 des conditions générales du contrat type RC Automobile, tels que : suspension de garantie pour non-paiement de la prime, conduite en état d'ivresse, ...<sup>118</sup>.

Certains de ces cas nécessitent, pour justifier le recours, une relation causale entre le manquement de l'assuré et le sinistre. Dans une telle hypothèse, l'action récursoire de l'assureur s'exerce dans la mesure de la responsabilité de l'assuré, que l'assureur doit établir. D'autres hypothèses justifiant le recours ne requièrent pas une telle relation causale.

A cet égard, s'est posée la question si l'assureur qui a indemnisé la victime sur la base de l'article 29bis peut exercer une telle action récursoire contre l'assuré ou le preneur d'assurance, présentant une des conditions prévues par les articles 24 et 25 des conditions générales (état d'ivresse, absence de permis de conduire, absence de carte de contrôle technique valable, non paiement de la prime, ...) et, ce, alors même que l'assuré ne serait en rien responsable de l'accident<sup>119</sup>. Sur ce point, la Cour de cassation paraît estimer que l'assureur ne peut exercer un tel recours que pour autant que la responsabilité de l'assuré soit engagée, et seulement dans les limites de celle-ci<sup>120</sup>.

Dans une récente affaire, dans laquelle il était question d'une compagnie d'assurance qui, après avoir indemnisé les proches parents d'un cycliste décédé dans un

<sup>117</sup> Cass., 6 octobre 2005, R.G. n° C.03.0377.N et C.03.3941.N, *Pas.*, 2005, p. 1852 ; R.D.C., 2006/2, p. 249, note J. BOONE.

<sup>118</sup> Pour une énumération exhaustive, voy. l'article 25 du contrat-type, repris dans l'annexe de l'arrêté royal du 14 décembre 1992 relatif au contrat-type d'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automobiles.

<sup>119</sup> Voy. entre autres à cet égard : T.-L. EBMAN, A.-M. NAVEAU et A. RONDAO ALFACE, « L'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 : où en sommes nous ? », *op. cit.*, pp. 175-176 ; H. DE RODE, J. ACOULTY et A. CALVAER, « L'indemnisation des usagers faibles de la circulation », *op. cit.*, pp. 27-29 ; H. DE RODE, C. EYBEN et J. ACOULTY, « La protection des indemnisés revenant à l'usager faible en vertu de l'article 29bis § 4 : Un bouchier contre l'action récursoire », R.G.A.R., 2010, n° 14.613.

<sup>120</sup> Voy. également en ce sens : H. DE RODE, C. EYBEN et J. ACOULTY, « La protection des indemnisés revenant à l'usager faible en vertu de l'article 29bis § 4 : Un bouchier contre l'action récursoire », *op. cit.* et les références jurisprudentielles et doctrinales y citées.

accident de la circulation, s'était retournée contre le preneur d'assurance du véhicule impliqué dans celui-ci au motif qu'au moment de l'accident, la garantie du contrat était suspendue pour défaut de paiement de la prime, la Cour de cassation a écarté ledit recours en l'absence de toute responsabilité de l'assuré. En effet, il n'était, en l'espèce, pas contesté que l'épouse du preneur d'assurance, conductrice du véhicule impliqué dans l'accident, n'était pas responsable de celui-ci. La Cour de cassation a cassé le jugement attaqué en ce qu'il accueillait l'action récursoire de la compagnie d'assurance après avoir précisé que « la compagnie d'assurance qui a indemnisé les victimes d'un accident de la circulation en application de l'article 29bis (...) est habilitée à exercer un droit contractuel de recours à l'égard de l'assuré ou du preneur d'assurance, dans les limites toutefois des sommes auxquelles l'assureur serait tenu en raison de la responsabilité de son assuré » et que « toute clause conférant à la compagnie d'assurances un droit de recours à concurrence de sommes dont l'assuré n'est pas redevable, déroge au contrat-type joint à l'arrêté royal du 14 décembre 1992 précité au détriment du preneur d'assurance et, en conséquence, est interdite en vertu de l'article 1<sup>er</sup> du même arrêté royal »<sup>21</sup>.

La Cour de cassation a, ainsi, confirmé la position qu'elle avait adoptée dans son arrêt précédent du 7 juin 2010 à l'occasion duquel elle avait déjà affirmé, certes de façon surabondante, que « la compagnie d'assurance qui a indemnisé les victimes d'un accident de la circulation en application de l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 est habilitée à exercer son droit de recours contractuel à l'égard de l'assuré ou du preneur d'assurance, *fût-ce dans les limites de l'intervention à laquelle elle était tenue en tant qu'assureur de la responsabilité de l'assuré* »<sup>22</sup>.

Il est admis que le fondement de ce recours est une responsabilité contractuelle. Il ne peut être exercé que dans les cas prévus par le contrat.

### 17. Cas pratiques

A partir de là, peuvent être développées différentes hypothèses dans lesquelles l'article 29bis est applicable, et à l'occasion desquelles pourrait se poser la question d'un recours éventuel de l'assureur.

<sup>21</sup> Cass., 7 février 2011, R.G. n° C.10.0457.N, *Bull. cass.*, 2011/3, p. 338, note I. BOONE ; *Pas.*, 2011, p. 446 ; R.G.A.R., 2012/1, n° 14.828.

<sup>22</sup> Cass., 7 juin 2010, R.G. n° C. 09.0352.N, C.R.A., 2010/6, p. 381, concl. MP ; *JurisPrat*, 2010, liv. 214, p. 3, réfet E. EMBRYENS ; *N.J.W.*, 2010, liv. 228, p. 624, note G. JOCQUE ; *Pas.*, 2010, p. 1755 ; R.G.A.R., 2011/10, n° 14.180, note B. DE COVINGK. Par cet arrêt, la Cour a également répondu par l'affirmative à une autre question : celle de savoir si l'action récursoire dirigée contre le preneur d'assurance usager faible peut avoir pour objet l'indemnité payée à ce dernier en tant que victime. Bien qu'elle accepte le principe d'un tel recours, précisons que, conformément à l'article 29bis, § 4 du Code, elle refuse la compensation ou la saisie de cette somme par ledit assureur. Voy. Cass. (1<sup>re</sup> ch.), 2 octobre 2009, R.G. n° C.08.0200.F, C.R.A., 2010/2, p. 83, concl. T. WERQUIN ; *J.L.M.B.*, 2010, p. 776 ; *Pas.*, 2009, p. 213, concl. T. WERQUIN ; R.G.A.R., 2010/3, n° 14.627, note H. DE RODE, C. EYBEN et J. ACOULTY (cf. *infra*, n° 17, a). Pour plus de détails sur les questions soulevées dans cette matière par l'action récursoire, voy. H. DE RODE, J. ACOULTY et A. CALVAER, « L'indemnisation des usagers faibles de la circulation », *op. cit.*, pp. 27-29 ; H. DE RODE, C. EYBEN et J. ACOULTY, « La projection des indemnités revenant à l'usager faible en vertu de l'article 29bis § 4 : Un bouffier contre l'action récursoire », *op. cit.*

### (a) Faute exclusive

#### a.1. Faute exclusive d'un tiers responsable

Dans l'hypothèse d'un accident survenant entre un automobiliste et un usager faible en raison de la faute exclusive d'un tiers (conducteur d'un véhicule ou non), l'assureur de l'automobile impliquée indemnera complètement la victime pour le dommage résultant de ses lésions corporelles, les éventuels dégâts causés à ses vêtements ou à ses prothèses fonctionnelles et sera, en vertu de l'article 29bis, § 4, subrogé dans les droits de celle-ci à l'encontre du tiers responsable (ou de son assureur).

Quant à la réparation des dommages qui ne sont pas visés par l'article 29bis (tels les dommages matériels autres que vestimentaires), la victime devra s'adresser, sur la base du droit commun, au tiers responsable<sup>23</sup>.

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 cette disposition pour le dommage propre qu'il subit en raison des lésions ou du décès de la victime<sup>24</sup>.

#### a.2. Faute exclusive de l'automobiliste

Lorsque le même accident a pour seule origine la faute exclusive de l'automobiliste et qu'aucun tiers responsable n'intervient, l'assureur de l'automobile impliquée indemnera complètement la victime pour les dommages visés par l'article 29bis. Il ne bénéficie cependant pas, cette fois, d'un recours subrogatoire. Il s'agirait, en effet, d'exercer un recours contre son propre assuré pour des dommages couverts par l'assurance responsabilité civile automobile traditionnelle, ce qui ne peut s'envisager. En indemnisant la victime, l'assureur a, en réalité, payé sa propre dette (et celle de son assuré). L'assureur en question sera également privé de recours contributoire et, ce, même si d'autres véhicules sont impliqués dans l'accident. Il doit, en effet, supporter définitivement la partie de l'indemnité correspondant à la part de responsabilité de son assuré<sup>25</sup>, soit, en l'espèce, la totalité.

Une action récursoire est, quant à elle, possible si l'on se trouve dans l'une des hypothèses examinées *supra*, n° 16. Enfin, si la victime entend obtenir réparation de dommages autres que ceux visés par l'article 29bis, elle devra s'adresser, cette fois sur la base du droit commun, à l'assureur de l'automobiliste fautif.

#### a.3. Faute exclusive (non intentionnelle) de l'usager faible

Si ce même accident résulte de la faute exclusive et non intentionnelle<sup>26</sup> de l'usager faible, aucun tiers responsable n'intervenant, l'assureur de l'automobile impliquée indemnera la victime sur la base de l'article 29bis. Il ne dispose d'aucun recours à l'encontre de la

<sup>23</sup> Cette réclamation de la victime contre le tiers responsable prime l'action subrogatoire de l'assureur, suivant les règles de droit commun de la subrogation.

<sup>24</sup> Cass., 28 septembre 2012, R.G. n° C.11.0464.N, disponible sur [www.juridat.be](http://www.juridat.be). En l'espèce, l'ayant droit de la victime était le conducteur du véhicule, seul responsable de l'accident dans lequel un autre véhicule était impliqué.

<sup>25</sup> Cass., 2 septembre 2011, R.G. n° C.10.0242.F, *Pas.*, 2011, p. 1870.

<sup>26</sup> Sauf si l'usager faible est âgé de moins de quatorze ans.



victime fautive dans la mesure où il ne peut être subrogé dans les droits de la victime contre elle-même<sup>127</sup>.

Cette situation répond parfaitement à l'objectif du législateur qui était précisément d'aboutir à l'indemnisation des usagers faibles indépendamment de leur comportement (à l'exception de la faute intentionnelle)<sup>128</sup>.

En présence d'autres véhicules impliqués, l'assureur disposera, en revanche, d'un recours contributoire contre leurs différents assureurs. A cet égard, la question s'est posée si la circonstance que le bénéficiaire de l'indemnité, ayant droit de la victime, était le conducteur fautif de l'un des véhicules impliqués, privait l'assureur de son recours contributoire, a été tranchée par la Cour de cassation dans son arrêt du 28 septembre 2012<sup>129</sup>. En l'espèce, l'assureur avait indemnisé le conducteur, seul fautif, en sa qualité d'ayant droit de son épouse, passagère, décédée dans l'accident. La Cour de cassation valide, sur la base de l'article 1251, 3° du Code civil (cf. *supra*, n° 14), le recours contributoire du *solvens* contre l'assureur de l'autre véhicule (non fautif) impliqué dans l'accident.

Le conducteur, le propriétaire ou le détenteur du ou des véhicules impliqué(s) pourront, sur la base du droit commun, obtenir à charge de l'usager faible fautif (ou de son assureur) la réparation du préjudice matériel ou corporel qu'ils auraient éventuellement subi<sup>130</sup>.

A cet égard, l'article 29*bis*, § 4, alinéa 2 précise, dans un but de protection, que les indemnités payées 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<sup>131</sup>. Ce privilège d'insaisissabilité n'est, cependant, opposable qu'aux personnes auxquelles la victime a causé un dommage. L'indemnité payée pourra donc être saisie sans réserves par les titulaires de créances étrangères à l'accident<sup>132</sup>.

<sup>127</sup> Cass., 26 janvier 2012, R.G. n° C.11.0318.N, disponible sur [www.juridat.be](http://www.juridat.be). subrogatoire ne peut être intenté à l'encontre des ayants droits de la victime, seule responsable de l'accident, par l'assureur qui les a indemnisés. En effet, « 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 corporelles encourues par la victime ou au décès de celle-ci » (Cass., 23 janvier 2012, R.G. n° C.09.0228.F, disponible sur [www.juridat.be](http://www.juridat.be)).

<sup>128</sup> Dans son arrêt précité du 26 janvier 2012, la Cour de cassation a d'ailleurs stipulé, à propos du recours subrogatoire, qu'« il suit de la genèse de la loi que le législateur a eu pour intention que la charge du dommage précité soit supportée en définitive par celui qui est responsable de l'accident en droit commun, sauf dans la mesure où la faute de la victime a elle-même contribué à l'accident » (Cass., 26 janvier 2012, R.G. n° C.11.0318.N, précité).

<sup>129</sup> Cass., 28 septembre 2012, R.G. n° C.11.0404.N, disponible sur [www.juridat.be](http://www.juridat.be). Ainsi, pourrait-on imaginer que le propriétaire d'un véhicule sur rail impliqué mais non responsable réclame à l'usager faible fautif (ou à son assureur) l'indemnisation du préjudice économique qu'il a subi du fait du retard pris en raison de l'accident.

<sup>130</sup> Pour une illustration dans le cadre d'une action récursoire, voy. Cass., (1<sup>re</sup> ch.), 2 octobre 2009, R.G. n° C.08.0200.F, C.R.A., 2010/2, p. 83, concl. T. WERQUIN ; J.L.M.B., 2010, p. 776 ; *Pas.*, 2009, p. 213, concl. T. WERQUIN ; R.G.A.N., 2010/3, n° 14.627, note H. DE ROPE, C. EYBEN et J. ACOLTY (cf. *supra*, n° 16).

<sup>131</sup> J.-L. FAGNART, « L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation après la réforme bialée du 30 mars 1994 », *op. cit.*, p. 16. Le législateur n'interdit de plus que la compensation ou la saisie entre indemnités dues à raison d'un même accident. En présence de deux accidents différents – l'un dans lequel X est le tiers responsable et l'autre dans lequel il est la victime –, l'assureur *solvens* qui a indemnisé la victime dans le premier accident peut, à titre subrogatoire, saisir l'indemnité qui doit revenir à X dans le

### (b) Cas fortuit

Dans l'hypothèse d'un accident dû à un cas fortuit, la victime se verra indemnisée sur la base de l'article 29*bis* pour les dommages y visés par l'assureur du véhicule impliqué. En l'absence d'un tiers responsable, l'assureur *solvens* ne disposera d'aucun recours subrogatoire. Si d'autres véhicules sont impliqués dans l'accident, il pourra introduire à l'encontre de leurs différents assureurs un recours contributoire.

### (c) Partage de responsabilités

Avant d'envisager les hypothèses dans lesquelles il y a partage de responsabilités, précisons qu'en présence d'un tiers responsable, l'assureur *solvens* intentera un recours subrogatoire à l'encontre de ce tiers et, ce, dans les limites de la responsabilité de ce dernier. Le recours (contributoire ou subrogatoire) de l'assureur *solvens* sera, et tout état de cause, limité à la part qu'il n'aurait pas dû supporter du seul fait de la responsabilité de son assuré<sup>133</sup>.

Ainsi, en cas de partage de responsabilités (entre l'assuré du *solvens* et l'usager faible ou entre un tiers responsable et l'usager faible), seule la partie des indemnités versées correspondant à la part de responsabilité qui aurait été supportée par la victime dans un régime d'indemnisation de droit commun sera répartie entre les assureurs de responsabilité automobile en présence, et ce, par parts égales (cf. *supra*, n° 14) en application de l'article 1251, 3° du Code civil<sup>134</sup>.

La Cour de cassation a eu l'occasion de la préciser dans un récent arrêt du 26 janvier 2012 : « Il s'ensuit aussi qu'en vertu de l'article 1251, 3° du Code civil, l'assureur peut réclamer à tout assureur d'un véhicule automateur impliqué la partie de l'indemnité versée qui correspond au montant dont la victime doit elle-même répondre en droit commun, chacun à part égale »<sup>135</sup>.

### c.1. Faute partagée entre l'automobiliste et l'usager faible

Lorsqu'un accident survient entre un automobiliste et un usager faible (aucun tiers responsable n'intervenant), l'usager faible, quoique partiellement fautif, sera indemnisé par l'assureur de l'automobile impliquée sur base de l'article 29*bis*. Celui-ci ne pourra intenter de recours subrogatoire ni contre la victime (cf. *supra*, n° 17, (a), a.3.), ni contre l'assuré (cf. *supra*, n° 17, (a), a.2.). Si d'autres véhicules sont impliqués, il pourra introduire à l'encontre de leurs assureurs un recours contributoire. Seule la part de l'indemnité correspondant à la part de responsabilité de l'usager faible pourra, cependant, en faire l'objet.

second accident. Voy. à cet égard : H. DE ROPE, J. ACOLTY et A. CALVAER, « L'indemnisation des usagers faibles de la circulation », *op. cit.*, pp. 25-26.

<sup>133</sup> Voy. Cass., 2 septembre 2011, R.G. n° C.10.0242.F, *Pas.*, 2011, p. 1870 (recours contributoire).

<sup>134</sup> Voy. N. DENOËL, « L'indemnisation des usagers faibles en assurance automobile : étude détaillée de trois cas pratiques », *Bull. Ass.*, 1996, Dossier 3, p. 87.

<sup>135</sup> Cass., 26 janvier 2012, R.G. n° C.11.0318.N, disponible sur [www.juridat.be](http://www.juridat.be). Notons que dans le cas du partage de responsabilités entre l'assuré du *solvens* et le tiers responsable, aucune responsabilité n'est imputée à la victime tant et si bien qu'aucune part de l'indemnité lui revenant ne doit être répartie par parts égales entre les différents assureurs sur base de l'article 1251, 3° du Code civil.

L'assureur de l'automobiliste fautif doit, en effet, supporter définitivement la part de l'indemnité correspondant à la part de responsabilité de son assuré.

Si l'usager faible entend obtenir réparation de dommages autres que ceux visés par l'article 29bis, il devra s'adresser, sur la base du droit commun, à l'assureur de l'automobiliste fautif dans les limites de la responsabilité de ce dernier.

Enfin, comme dans le cas de la faute exclusive de l'usager faible (cf. *supra*, n° 17, a), a.3.), le conducteur, le propriétaire ou le détenteur du ou des véhicule(s) impliqué(s) pourront, sur la base du droit commun, obtenir à charge de l'usager faible fautif la réparation du préjudice matériel ou corporel qu'ils auraient éventuellement subi. Un partage de responsabilités sera, cependant, de mise.

### c.2. Faute partagée entre l'usager faible et le tiers responsable

Si le même accident est dû aux fautes conjointes de l'usager faible et du tiers responsable, l'usager faible, quoique partiellement fautif, se verra indemnisé par l'assureur de l'automobiliste impliqué sur la base de l'article 29bis. Celui-ci ne pourra pas tenter de recourir subrogatoire contre la victime (cf. *supra*, n° 17, a), a.3.). Il pourra, par contre, tenter un recours subrogatoire à l'encontre du tiers responsable mais il ne pourra récupérer les sommes versées auprès de ce tiers que dans la mesure de la responsabilité de ce dernier<sup>106</sup>. Si plusieurs véhicules sont impliqués, seule la partie de l'indemnité correspondant à la part de responsabilité de l'usager faible pourra faire l'objet d'un recours contributoire.

Si l'usager faible entend obtenir la réparation de dommages autres que ceux visés par l'article 29bis, il devra s'adresser, sur la base du droit commun, au tiers responsable (ou à son assureur) dans les limites de la responsabilité de ce dernier. Enfin, le conducteur, le propriétaire ou le détenteur du ou des véhicule(s) impliqué(s) pourront, sur la base du droit commun, obtenir à charge de l'usager faible fautif et du tiers responsable (ou de son assureur), dans la mesure de leur responsabilité, la réparation du préjudice matériel ou corporel qu'ils auraient éventuellement subi.

### c.3. Faute partagée entre l'automobiliste et le tiers responsable

Enfin, si cet accident a été causé par la faute conjuguée de l'automobiliste et d'un tiers responsable, la victime se verra indemnisée par l'assureur de l'automobile impliquée sur la base de l'article 29bis. Ce dernier ne dispose pas de recours subrogatoire contre son propre assuré (cf. *supra*, n° 17, a), a.2.) mais dispose, par contre, d'un tel recours contre le tiers responsable. Il ne pourra, cependant, récupérer auprès de ce tiers les sommes versées que dans la mesure de la responsabilité de ce dernier.

Quant au recours contributoire, il n'en dispose pas et, ce, même en cas de pluralité de véhicules impliqués. En effet, aucune responsabilité n'est, ici, imputée à la victime tant

<sup>106</sup> Dans son arrêt précité du 26 janvier 2012, la Cour de cassation a précisé que « lorsque la victime a contribué au dommage par sa faute, l'assureur d'un véhicule automobile impliqué qui a indemnisé la victime ne peut réclamer l'indemnité versée au tiers responsable ou à son assureur en vertu de l'article 29bis, § 4, alinéa 1<sup>er</sup>, de la loi du 21 novembre 1989 que jusqu'à concurrence du montant auquel la victime aurait pu prétendre en droit commun, compte tenu du partage de responsabilité » (Cass., 26 janvier 2012, R.G. n° C.11.0318.N., précité).

et si bien qu'aucune part de l'indemnité lui revenant ne doit être répartie par parts égales entre les différents assureurs sur la base de l'article 1251, 3° du Code civil. La part de l'indemnité correspondant à la part de responsabilité du tiers responsable est récupérée par l'assureur *soit* via le recours subrogatoire. Quant à la part d'indemnité correspondant à la part de responsabilité de l'automobiliste assuré, l'assureur doit la supporter définitivement.

- Si la victime entend obtenir réparation de dommages autres que ceux visés par l'article 29bis, elle devra s'adresser, sur la base du droit commun, à l'assureur de l'automobiliste fautif et au tiers responsable (ou à son assureur) dans les limites de leur responsabilité.