

Sommaire

- 1) Introduction
- 2) L'historique de la législation
- 3) Le texte de la loi
- 4) Législation d'ordre public
- 5) Les conditions d'application
 - 5.1. Accident de la circulation
 - 5.1.1. Notion
 - 5.1.2. Interprétation large de la notion d'accident de la circulation
 - 5.1.3. Controverses
 - 5.1.4. Conclusion
 - 5.2. Terrains privés – terrains publics
 - 5.3. Véhicules automoteurs
 - 5.4. Implication du véhicule automoteur dans l'accident de circulation
- 6) Le dommage indemnisable
- 7) Les bénéficiaires et les exclus
 - 7.1. Victimes directes et ayants droit
 - 7.2. Exclusion du conducteur
 - 7.3. Les ayants droit
 - 7.4. Le conducteur en qualité d'ayant droit d'une victime
 - 7.5. Conducteur devenu usager faible
 - 7.6. La faute intentionnelle
- 8) Application dans l'espace
- 9) Recours

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

Thierry-Louis Eeman

Avocat aux barreaux de Bruxelles, Nivelles

Guy De Ridder

Avocat au barreau de Bruxelles

Anne-Marie Naveau

Responsable des sinistres corporels graves à la Cie Winterthur – marque du Groupe AXA

Nonobstant deux modifications législatives, l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 est toujours l'objet de nombreuses discussions. Le présent article n'a pas pour objet d'examiner en détail tous les aspects controversés mais d'examiner les notions essentielles d'un point de vue pratique.

1. INTRODUCTION

Jusqu'à l'entrée en vigueur de l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire responsabilité civile automobile (1), l'indemnisation des victimes d'accident de la route était régie par les règles de la responsabilité extracontractuelle du droit commun (art. 1382 et s. du Code civil).

La victime qui voulait obtenir réparation devait démontrer une faute dans le chef de l'auteur du dommage et un lien causal entre la faute et le dommage.

Cette faute était souvent difficile à établir, ce qui entraînait que de nombreuses victimes n'étaient pas indemnisées, avec des conséquences souvent dramatiques.

Sous l'influence de la loi française dite «Badinter» (2), le législateur belge a inséré, par la loi du 30 mars 1994, un article 29bis dans la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs. (3)

Cette loi a été modifiée par les lois du 13 avril 1995 (4) et du 19 janvier 2001. (5)

L'article 29bis a modifié le régime de la réparation en introduisant la notion d'usager faible et en mettant à

(1) L. du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, *M.B.* 8 décembre 1989, p. 20122.

(2) L. 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.

(3) L. du 30 mars 1994 portant des dispositions sociales, art. 45, *M.B.* 31 mars 1994, p. 8866.

(4) L. 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.

(5) L. 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.

charge de l'assureur du véhicule impliqué une obligation d'indemnisation automatique. (6)

L'indemnisation du dommage des victimes – à l'exclusion des conducteurs – a dès lors été réduite à une technique juridique selon laquelle la victime doit seulement apporter la preuve de l'existence de l'ensemble des conditions visées à l'article 29bis. (7)

La version actuelle de l'article 29bis prévoit qu'en cas d'accident de la circulation impliquant un ou plusieurs véhicules automoteurs, 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 sont réparés solidairement par les assureurs qui couvrent la responsabilité du propriétaire, du conducteur ou du détenteur des véhicules automoteurs.

2. L'HISTORIQUE DE LA LÉGISLATION

2.1. La loi du 30 mars 1994 (8) est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1995

Cette loi qui a inséré l'article 29bis dans la loi du 21 novembre 1989, concernait seulement les accidents entre les véhicules automoteurs et les usagers de la route non motorisés. (9)

2.2. La loi du 13 avril 1995 (10) est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 1995

Cette loi étend la protection de l'article 29bis aux passagers des véhicules, ce qui a eu comme conséquence que la loi s'appliquait dorénavant non seulement aux accidents entre des véhicules et des personnes non motorisées, mais aussi aux accidents de la circulation dans lesquels plusieurs véhicules sont en cause. (11)

2.3. La loi du 19 janvier 2001 (12) est entrée en vigueur le 3 mars 2001

Cette loi étend le champ d'application de l'article 29bis:

- 1) aux accidents dans lesquels sont impliqués les véhicules sur rail;
- 2) à l'indemnisation des dégâts aux vêtements;
- 3) aux préjudices par ricochet subis par le conducteur en sa qualité d'ayant droit de la victime qui n'était

pas conducteur et à condition que le conducteur n'ait pas intentionnellement causé l'accident.

Toute référence à la notion de faute inexcusable de la victime est supprimée, et seules les victimes âgées de plus de 14 ans qui ont voulu l'accident et ses conséquences ne pourront se prévaloir de l'indemnisation. (13)

Le texte définit les prothèses fonctionnelles comme les moyens utilisés par la victime pour compenser des déficiences corporelles.

La solidarité entre les assureurs qui couvrent la responsabilité du propriétaire, du conducteur ou du détenteur des véhicules automoteurs est instaurée légalement.

La dernière modification précise que l'article 29bis est aussi d'application au cas où le conducteur a intentionnellement causé l'accident de la circulation. (14)

Parallèlement aux dernières modifications de l'article 29bis dans la loi du 19 janvier 2001, les articles 48bis et 48ter de la loi du 10 avril 1971 sur les accidents du travail (15) et l'article 14bis, § 3 de la loi concernant les accidents du travail pour le secteur public (16) ont été modifiés et prévoient la possibilité pour l'assureur qui couvre les accidents du travail ou pour le Fonds des Accidents de Travail d'entamer une action récursoire contre l'assureur du véhicule automoteur ou contre le Fonds Commun de Garantie Automobile sur base des principes régis par l'article 29bis. (17)

3. LE TEXTE DE LA LOI

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

«§ 1^{er}. En cas d'accident de la circulation impliquant un ou plusieurs véhicules automoteurs, aux endroits visés à l'article 2, § 1^{er}, 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.

(6) N. Denoël, «L'indemnisation des usagers faibles – L'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automobiles», *Droit des assurances*, Vol. XIII, Liège, Formation Permanente CUP, 1997, pp. 113-140.

(7) L. Cornelis, «De objectieve aansprakelijkheid voor motorrijtuigen», *R.W.* 1988-1989, pp. 521-537.

(8) *M.B.*, 31 mars 1994, p. 8866.

(9) J. Bogaert, *Tien jaar praktijk artikel 29bis. De regeling ten voordele van zwakke weggebruikers*, Mechelen, Kluwer, 2004, p. 3.

(10) *M.B.* 27 juin 1995, p. 18244.

(11) J. Bogaert, *op. cit.*, p. 4.

(12) *M.B.* 21 février 2001, p. 5102.

(13) N. Estienne, «La nouvelle réforme du régime d'indemnisation automatique des usagers faibles de la route», *R.G.A.R.* 2001, n° 13392.

(14) D. Simoens, «Het verkeersongevallenartikel 29bis W.A.M., versie 2001: hoelang bestand tegen de nieuwe eeuw?», *T.P.R.* 2001, pp. 637-695.

(15) L. du 10 avril 1971 sur les accidents du travail, *M.B.* 24 avril 1971. Modifiée par la loi du 26 avril 1996, *M.B.* 30 avril 1996.

(16) L. du 3 juillet 1967 sur la prévention ou la réparation des dommages résultant des accidents du travail, des accidents survenus sur le chemin du travail et des maladies professionnelles dans le secteur public, *M.B.* 10 août 1967, p. 8457. Modifiée par la loi du 20 mai 1997, *M.B.* 8 juillet 1997 et par la loi du 19 janvier 2001, *M.B.* 21 février 2001.

(17) L. Van Gossum, *Les accidents du travail*, Bruxelles, Larcier, 2007, p. 189.

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 des 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.

Les dispositions du présent article s'appliquent également aux accidents de la circulation, au sens de l'alinéa 1^{er}, impliquant des véhicules automoteurs qui sont exemptés de l'obligation d'assurance en vertu de l'article 10 de la présente loi et 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 des dispositions visées à l'alinéa 1^{er}.

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

§ 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^{er} de la 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 de 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.»

4. LÉGISLATION D'ORDRE PUBLIC

L'article 29bis est d'ordre public car le but du législateur n'est pas uniquement d'améliorer le sort des victimes des accidents de la circulation, mais aussi d'alléger les charges de la sécurité sociale. (18)

L'idée de garantir la viabilité du système de sécurité sociale est régulièrement rappelée par le Conseil des ministres lorsque la Cour constitutionnelle (précédemment la Cour d'arbitrage) est saisie de l'application de l'article 29bis. (19)

La Cour de cassation a confirmé dans un arrêt du 17 mai 2000 le caractère d'ordre public de l'article 29bis. (20)

Il en découle que les tribunaux sont obligés de vérifier si l'article 29bis s'applique, même si les parties ne soulèvent pas d'argument découlant de celui-ci.

Les exclusions contractuelles de l'application de la responsabilité objective sont nulles.

5. LES CONDITIONS D'APPLICATION

L'application de l'article 29bis exige différentes conditions qui sont cumulatives.

5.1. Accident de la circulation

5.1.1. Notion

L'article 29bis organise l'indemnisation des usagers faibles d'un accident de la circulation, mais le législateur n'a pas défini cette notion.

L'accident est l'événement dommageable soudain ou fortuit et imprévu, causé directement ou exclusivement par l'action d'une cause extérieure étrangère à la volonté de la victime. (21)

Déterminer si l'accident constitue un accident de la circulation est une question de pur fait qui relève de l'appréciation du juge du fond.

Le concept d'accident de la circulation a cependant été employé ou défini dans la Convention de La Haye du 4 mai 1971 (22) sur la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière, intégrée par l'ordre juridique belge par la loi du 10 février 1975 et dans l'article 601bis du Code judiciaire.

Le Tribunal de première instance de Bruxelles s'est basé sur la définition de l'accident de la circulation reprise dans la Convention de La Haye pour définir ce concept dans le cadre de l'application de l'article 29bis:

«Aux termes de l'article 29bis de la loi, il faut, mais il suffit, que l'accident soit lié à la circulation sur la voie publique (dans le même sens, la définition donnée à l'accident de la circulation routière par l'article 1^{er} de la Convention sur la loi applicable en matière de la circulation routière conclue à La Haye le 4 mai 1971 et intégrée par l'ordre juridique belge par la loi du 10 février 1975: «Par accident de la circulation routière, on entend tout accident concernant un ou des véhicules, automoteurs ou non, et qui est lié à la circulation sur la voie publique, sur un terrain ouvert au public ou sur un terrain non public mais ouvert à un certain nombre de personnes ayant le droit de le fréquenter.»» (23)

(18) T. Papart, «L'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989: Au pays de nulle part», *J.J.P.* 2006, pp. 140-155.

(19) C.A., 21 décembre 2005, *Dr. circ.* 2006/6, p. 684.

(20) Cass., 17 mai 2000, *R.W.* 2000-2001, p. 1056; *J.L.M.B.* 2000, p. 1502.

(21) H. de Rode, *Responsabilités. Traité théorique et pratique*, Bruxelles, Kluwer, 2004, pp. 42-51.

(22) Convention sur la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière, faite à La Haye le 4 mai 1971, approuvée par la loi du 10 février 1975, *M.B.* 7 mai 1975.

(23) Civ. Bruxelles, 30 novembre 2001, cité par D. de Callatay et N. Estienne, «Le point sur l'indemnisation automatique des usagers faibles de la route après la loi du 19 janvier 2001», *Développements récents du droit des accidents de la circulation*, Liège, Formation Permanente CUP, 2002, Vol. 52, p. 134.

L'article 601bis du Code judiciaire prévoit que le tribunal de police connaît de toute demande relative à la réparation d'un dommage résultant d'un accident de la circulation, même si celui-ci est survenu dans un lieu qui n'est pas accessible au public et quel qu'en soit le montant.

Les juridictions de fond sont tentées de définir la notion d'accident de la circulation dans le cadre de l'article 29bis par référence à la notion d'accident de la circulation reprise dans l'article 601bis du Code judiciaire:

«Par exemple, le Tribunal de première instance de Ypres a jugé qu'il fallait donner une signification identique au terme d'accident de la circulation dans le cadre de l'article 29bis et dans le cadre de l'article 601bis du Code judiciaire. (24)

La notion «accident de la circulation», qui est employée tant dans l'article 601bis du Code judiciaire que dans l'article 29bis de la loi relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, a la même signification. Cette notion n'est ni définie dans la loi du 30 mars 1994 (qui a inséré l'article 29bis dans la loi relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs) ni dans la loi du 11 juillet 1994 (qui a inséré l'article 601bis dans le Code judiciaire), et une application contradictoire pourrait intervenir quand une signification différente était donnée à cette notion en fonction de son application dans l'une ou l'autre législation.»

Dans un sens contraire, le Tribunal de première instance de Bruxelles a estimé que rien ne permettait d'exiger une interprétation identique du terme «circulation» dans deux législations aussi différentes qu'une règle de procédure (art. 601bis du Code judiciaire) et une règle de fond (art. 29bis), selon deux articles qui ont, en toute hypothèse, des champs d'application différents puisque l'article 29bis ne trouvera pas à s'appliquer sur des terrains privés, là où le tribunal de police conserve une compétence, qui, par ailleurs, lui est reconnue pour juger d'actions en matière de circulation, sur d'autres fondements que celui de l'article 29bis. (25)

5.1.2. Interprétation large de la notion d'accident de la circulation

La doctrine et la jurisprudence suivant les travaux préparatoires de la loi, s'accordent pour interpréter de fa-

çon très large la notion d'accident de la circulation et il est admis que cela suppose qu'au moment de l'accident, le véhicule impliqué participe, se rattache d'une manière ou d'une autre à la circulation comme un instrument de déplacement. (26)

Le principe de l'interprétation large a été rappelé par l'avocat général Werquin dans les conclusions précédant l'arrêt de la Cour de cassation du 9 janvier 2004:

«Pour qu'il y ait accident de la circulation, il faut que l'accident se rattache à la circulation des véhicules. La notion de circulation doit être interprétée de façon très large. Le principe a été confirmé au cours des travaux préparatoires: la circulation vise non seulement les véhicules en mouvement, mais aussi les véhicules immobilisés, abandonnés, à l'arrêt ou en stationnement. Il résulte du critère d'accident de la circulation qu'il faut au moins l'un des véhicules ou l'une des parties qui circule au sens où l'on entend normalement ce terme.» (27)

Le pourvoi avait été formé contre une décision du Tribunal de première instance de Bruxelles qui, réformant un jugement du Tribunal de police de Bruxelles (28), avait estimé qu'un enfant avait bien été victime d'un accident de la circulation lorsqu'il fut blessé dans une voiture en mouvement qui avait été confrontée à un objet insolite qui endommagea son habitacle et blessa l'enfant. (29)

L'avocat général a conclu au rejet du pourvoi en cassation et la cour a suivi le ministère public.

La jurisprudence demeure néanmoins partagée et des décisions sont rendues qui peuvent paraître contradictoires. Ont été retenus comme accidents de la circulation:

– des accidents pendant qu'on monte ou qu'on descend d'un véhicule sont souvent considérés comme un accident de la circulation:

Le Tribunal de première instance de Hasselt a estimé que la passagère qui descendait d'un véhicule à l'arrêt et chutait, devenait une piétonne, et que les piétons participent à la circulation, et que, dès lors, l'élément de circulation était bien présent au moment de la genèse de l'accident. (30)

Dans le même sens, le Tribunal de première instance d'Arlon a décidé qu'un passager qui chutait en sortant d'un autobus participait bien à la circulation (31);

– les blessures d'un passager heurté par le jet intentionnel de pierres par un inconnu du haut d'un pont sont également considérées comme la suite d'un accident de la circulation (32);

(24) Civ. Ieper, 17 octobre 2001, *R.W.* 2003-2004, pp. 747-748.

«De term «verkeersongeval», die zowel in art. 601bis Ger. W. als art. 29bis van de WAM-Wet wordt gebruikt, heeft dezelfde betekenis. Noch de Sociale Programmawet van 30 maart 1994 (die art. 29bis in de WAM-Wet heeft ingevoegd) noch de Wet van 11 juli 1994 (die art. 601bis in het Gerechtelijk Wetboek heeft ingevoegd) definiëren immers deze term, zodat er een tegenstrijdige toepassing van de wet zou plaatsvinden indien een verschillende betekenis aan voormelde term zou worden gegeven naargelang hij in het raam van de ene of de andere wetsbepaling wordt toegepast. Derhalve is er, gelet op hetgeen hierboven reeds werd aangetoond wat art. 601bis Ger. W. betreft, wel degelijk eveneens sprake van een verkeersongeval voor de toepassing van art. 29bis van de WAM-Wet.»

(25) Civ. Bruxelles, 9 janvier 2006, *Journal des Juges de Police* 2006, p. 217.

(26) D. de Callataÿ et N. Estienne, *op. cit.*, pp. 112-161; *Doc.parl.*, Sénat., sess. 1993-94, n° 980/1, p. 33.

(27) Cass., 9 janvier 2004, *Bull. ass.* 2004, p. 481.

(28) Pol. Bruxelles, 26 octobre 1998, *Dr. circ.*, n° 1999/33, pp. 121-124.

(29) Civ. Bruxelles, 30 novembre 2001, *J.T.* 2002, pp. 139-140.

(30) Civ. Hasselt, 19 janvier 1999, *Limb. Rechtsl.* 1999, pp. 102-106.

(31) J. Bogaert, *op. cit.*, p. 20, n° 63, citant Civ. Arlon, 25 avril 2000, inédit, *R.G.*, 99/513/A.

(32) Trib. arr. Liège, 31 janvier 2000, *Dr. circ.* 2000/70, p. 138, note E. Brewaeys, «accidents de la circulation causés intentionnellement»; Pol. Liège, 21 juin 2000, *Dossiers du Journal des Tribunaux*, n° 35, p. 94.

- la chute d'un passager lors d'un freinage soudain (33);
- un accident au cours duquel un passager reçoit une balle perdue (34);
- les chargement et déchargement d'un camion (35);
- la chute d'une personne du quai de la gare en dessous d'un train (36).

N'ont pas été retenus comme accident de la circulation:

- les chargement et déchargement d'un camion;

Le Tribunal de police de Huy a estimé que le seul fait de tomber sur le sol d'un véhicule à l'arrêt pendant son déchargement ne constituait pas un accident de la circulation au sens de la loi du 21 novembre 1989, puisque ce n'est pas dans le cadre de la participation dudit camion ou de la personne blessée que sont survenus l'accident et ses conséquences dommageables (37);

Le Tribunal de première instance de Bruxelles, à propos d'un accident survenu lors d'une chute d'un ouvrier d'une benne d'un camion, a jugé:

«Que de toute façon, et à supposer même qu'un chantier puisse être compté au nombre des lieux où la loi est applicable, encore faut-il noter qu'en l'espèce le camion ne participait plus à la circulation; qu'il était en effet arrivé à destination et se trouvait à l'arrêt; que le conducteur en était descendu et avait entamé un travail de déchargement étranger à toute notion de circulation et sans rapport avec elle; qu'il s'agissait donc d'un accident du travail qui ne pouvait recevoir de qualification supplémentaire sur la base de l'article 29bis précité. (38)»

- l'explosion d'un véhicule:

L'accident qui survient lorsqu'un usager, qui se trouve dans un véhicule à l'arrêt, allume une cigarette, et provoque de ce fait l'explosion d'une bonbonne de gaz non étanche, placée dans le coffre de la voiture, ne constitue pas un accident de la circulation (39);

- la chute d'une personne du quai de la gare en dessous d'un train (40);
- la chute d'un passager dans un train. (41)

5.1.3. Controverses

La notion d'accident de la circulation pose problème dans les accidents survenus entre ou avec des véhicules outils et les accidents survenus lors de compétition.

1. En présence des engins de chantier, ou des camions-magasins, la fonction de déplacement du véhicule s'efface au profit de son utilisation comme instrument de travail.

Il faut toutefois que les mouvements et les déplacements des véhicules «outils» constituent effectivement des opérations d'exploitation (par exemple un camion grue qui se déplace sur un chantier pour lever des poids, ou pour se poser à un endroit stable n'est pas considéré comme participant à la circulation).

Cependant, le caractère d'engin de chantier n'exclut pas d'office la participation à la circulation (par exemple le déplacement du camion grue d'un chantier à l'autre).

L'accident provoqué par un véhicule outil et survenu au cours d'une manœuvre de transport et découlant uniquement de l'activité de déplacement constitue un accident de la circulation. (42)

«Que la notion d'accident de la circulation ne saurait être sérieusement contestée en l'espèce, même si ce dernier fut causé par un «véhicule-outil», car survenu au cours d'une manœuvre de transport et découlant uniquement de l'activité de déplacement (et donc de circulation) de la grue.»

Les accidents avec des engins de chantier motorisés seront dès lors souvent considérés comme étant un accident de la circulation, quand le déplacement de l'engin motorisé est étranger à l'emploi de cet engin comme véhicule outil.

En outre, si le véhicule ne participe plus à la circulation parce qu'il est arrivé à sa destination et se trouve à l'arrêt, il est étranger à la notion de circulation.

2. La jurisprudence et la doctrine sont partagées quant à l'application de l'article 29bis en faveur des victimes des accidents de la circulation lors des compétitions automobiles sur un circuit privé.

Le Tribunal de police de Turnhout a estimé que la circonstance que les compétitions automobiles ont souvent lieu sur des circuits privés ou sur des terrains privés n'empêche pas l'application de l'indemnisation des usagers faibles selon l'article 29bis. (43)

Ce jugement a été réformé en degré d'appel. (44)

(33) Pol. Anvers, 15 février 1999, inédit, *R.G.*, 150/98, cité in *Dossiers du Journal des Tribunaux*, n° 35, p. 94; Pol. Brugge, 19 mai 1998, *T.A.V.W.* 2000, pp. 225-227; et *Dr. circ.* 1999/50, p. 151.

(34) Cass., 9 janvier 2004, *Bull. ass.* 2004, p. 481.

(35) Civ. Turnhout, 26 avril 2001, *Verkeersrecht* 2001/144, p. 340.

(36) Civ. Mons, 25 octobre 2006, *R.G.A.R.* 2007, n° 14250.

(37) Pol. Huy, 26 mai 2005, *J.J.P.* 2006, p. 226.

(38) Civ. Bruxelles, 4 octobre 2007, inédit, *R.G.*, 06/12061/A.

(39) Pol. Namur, 20 mars 2006, *Dr. circ.* 2006/6, p. 704.

(40) Pol. Mechelen, 17 septembre 2004, *R.W.* 2006-2007, p. 733.

(41) Trib. arr. Bruxelles, 5 février 2007, *Dr. circ.* 2007/5, p. 379.

(42) Pol. Mons, 22 mai 2007, *Dr. circ.* 2007/5, p. 380.

(43) Pol. Turnhout, 14 novembre 2000, *R.W.* 2001-2002, pp. 609-615.

(44) Civ. Turnhout, 15 février 2002, *Dr. circ.* 2002/80, p. 178.

«Overwegende dat derhalve een motorcrosswedstrijd op een gesloten circuit in geen enkel geval kan beschouwd worden als een verkeerssituatie derhalve geenszins een verkeersongeval is of kan zijn. Overwegende dat de motorcrosswedstrijd als hierboven uiteengezet, geen verkeer is in de zin van artikel 601bis van het Gerechtelijk Wetboek.»

Le Tribunal de première instance de Turnhout a employé la motivation suivante:

«Attendu qu'un concours de moto-cross sur un circuit privé ne peut en aucune façon être considéré comme une situation de circulation routière, qu'il en suit que l'accident survenu au cours d'un tel concours ne peut être considéré comme un accident de la route.

Attendu qu'un concours de moto-cross ne relève pas de la circulation routière au sens de l'article 601bis du Code judiciaire.»

Les Tribunaux de police de Bruges et de Huy ont, comme le juge de police de Turnhout, considéré que la circonstance que des compétitions automobiles ont lieu sur un circuit privé ou sur des terrains privés n'empêche pas l'application de l'article 29bis. (45)

À l'inverse, les Tribunaux de première instance de Charleroi, Turnhout, Verviers, Bruxelles de même que le Tribunal de police d'Oudenaarde ont décidé qu'un pilote qui participe à une compétition automobile et qui blesse un spectateur ne cause pas un accident de la circulation:

- La motivation du Tribunal de Verviers retient qu'un véhicule qui participe à la circulation a l'obligation de respecter les règles du code de la route, tandis que dans une compétition automobile, tout au contraire, il n'y a pas lieu de respecter le code de la route puisque le but des concurrents est, de manière générale, de rouler le plus vite possible. (46)
- Le Tribunal de Charleroi motive sa décision en indiquant que les règles de la circulation ne sont pas applicables lors des compétitions. (47)
- Le Tribunal de première instance de Bruxelles termine sa motivation en concluant que les règles suivies par les participants d'un rallye relèvent non d'un souci d'harmoniser une quelconque circulation, mais d'un souci de compétition. (48)
- Le Tribunal de police d'Oudenaarde a motivé son refus d'appliquer l'article 29bis en indiquant qu'un accident pendant une course automobile sur une piste privée ne peut pas être considéré comme étant une participation à la circulation, car le véhicule automoteur n'est pas employé comme un véhicule dans le sens de la circulation, mais plutôt comme un moyen pour exercer un sport. (49)

La doctrine est aussi partagée. N. Estienne pense que les accidents de compétition doivent être considérés comme étant des accidents de la circulation et qu'il convient donc de leur appliquer l'article 29bis, car la Cour de cassation a jugé à plusieurs reprises que le tribunal de police était compétent pour connaître des ac-

cidents survenus au cours de compétition de véhicules automoteurs au motif que de tels accidents sont des accidents de la circulation et, dès lors, l'auteur ne voit pas pourquoi le concept d'accident de la circulation devrait recevoir une interprétation différente et plus restrictive dans le cadre de l'article 29bis. (50)

À l'inverse, C. Eyben a pris position pour l'exclusion des accidents de compétition du champ d'application de l'article 29bis en ces termes (51):

«Le risque de compétition est par nature localisé sur un parcours fermé à la circulation normale et réservé à la compétition. En l'absence de définition légale, le langage courant qui parle de parcours fermé à la circulation empêche que l'accident qui survient au cours d'une compétition sportive sur un tel circuit soit qualifié d'accident de la circulation, sauf à méconnaître les principes premiers qui régissent l'interprétation du droit».

H. de Rode estime que les deux argumentations ont leur valeur, mais signale que l'exclusion légale du risque lié aux compétitions automobiles de la couverture imposée aux assureurs RC automobile montre bien qu'il s'agit d'un risque différent, qui n'est pas censé faire partie du risque normal lié à la circulation. (52)

P. Allary soutient l'idée que l'article 29bis s'applique en s'appuyant sur le constat que l'article 29bis réfère à l'article 2, § 1^{er} de la loi du 21 novembre 1989 qui est l'introduction dans la législation belge de l'article 2, § 1^{er} des Dispositions communes annexées à la Convention Benelux du 24 mai 1966 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs et, dès lors, la notion d'accident de la circulation doit être interprétée conformément à ce qui est jugé par la Cour de justice Benelux (53) (54). Nous pensons qu'Allary donne à cet arrêt une portée qu'il n'a pas. La Cour de justice Benelux a jugé que peut être exclu de l'assurance obligatoire le dommage causé par des véhicules automoteurs pendant leur participation proprement dite à des courses ou des concours de vitesse, de régularité ou d'adresse, mais ne peut être exclu de l'assurance obligatoire le dommage causé par la participation des véhicules à la circulation avant et en vue de telles courses ou de tels concours, ou après ou à l'issue de ceux-ci. La cour a donc bien distingué au point de vue de la RC automobile obligatoire le véhicule qui participe à la compétition et le même véhicule avant et après celle-ci.

La cour au paragraphe 12 de l'arrêt indique:

«Que le commentaire commun souligne, en ce qui concerne le second paragraphe de l'article 4 des Dispositions communes, que la possibilité d'exclure de l'assu-

(45) Pol. Brugge, 20 février 2001, cité par A. Degraeve, «29bis WAM-wet: een onuitputtelijke bron van betwistingen - stand van zaken» (2001-2005), *Recht in beweging*, 13^e VRG Alumnidag 2006, Antwerpen, Maklu, 2006, p. 375; Pol. Huy, 6 décembre 2001, *R.G.A.R.* 2003, n° 13716.

(46) Civ. Verviers, 21 juin 2000, *Dr. circ.* 2002/54, p. 121 et Civ. Verviers, 8 janvier 2007, *Bull. ass.* 2007, n° 361, p. 437.

(47) Civ. Charleroi, 19 décembre 2001, *J.L.M.B.* 2003, p. 593.

(48) Civ. Bruxelles, 9 janv. 2006, *J.J.P.* 2006, p. 217.

(49) Pol. Oudenaarde, 13 décembre 2004, *J.J.P.* 2006, p. 222.

(50) N. Estienne, «Questions choisies en matière d'indemnisation des usagers faibles de la route», *R.G.A.R.* 2004, n° 13894.

(51) C. Eyben, «L'accident de circulation, une définition risquée ou l'inapplication du régime d'indemnisation automatique aux accidents de compétition», *L'indemnisation des usagers faibles de la route*, Les Dossiers du Journal des Tribunaux, n° 35, p. 70.

(52) H. de Rode, *L'indemnisation des victimes faibles d'accidents de la circulation. L'article 29bis*, Louvain-la-Neuve, Anthemis, 2008, 22.

(53) P. Allary, «Artikel 29bis WAM 1989: toepassing de lege data op ongevallen tijdens snelheids- regelmatigheids-, behendigheidsritten of -wedstrijden», *Bull. ass.* 2007/4, p. 381.

(54) C.J. Benelux, 27 mai 1991, *R.G.*, A 90/3, en cause De Molder / Fédération Motocycliste de Belgique.

rance obligatoire les dommages qui découlent de la participation du véhicule aux courses ou concours mentionnés dans ce paragraphe, se justifie du fait que les courses et concours de vitesse, de régularité et d'adresse créent un risque tel qu'il ne paraît pas possible de le considérer comme couvert par une assurance de responsabilité, contractée aux conditions ordinaires et que, selon l'article 3, sous 1, de la Convention Benelux, l'organisation de ces courses et concours est subordonnée à une autorisation qui ne peut être accordée par l'autorité compétente qu'à la condition qu'il soit justifié de l'existence d'une assurance répondant à des exigences spéciales».

Nous estimons que l'article 29bis ne s'applique pas pendant les compétitions, mais bien avant et après celles-ci au même titre que la Cour de justice Benelux a jugé que l'assurance RC obligatoire était d'application avant et après les courses, mais pas pendant celles-ci. La cour a relevé que les courses et concours de vitesse créent un tel risque qu'il ne paraît pas possible de le considérer comme couvert par l'assurance de responsabilité automobile obligatoire. Il en va de même pour l'application de l'article 29bis.

A noter que la Cour de cassation a jugé dans deux arrêts du 25 janvier 2008:

«De la circonstance que le véhicule automoteur impliqué participe au moment de l'accident à une compétition sportive, il ne peut se déduire que l'accident ne constitue pas un accident de la circulation au sens de la disposition précitée.» (55)

5.1.4. Conclusion

De l'analyse des décisions visées ci-dessus, il apparaît que la notion d'accident de la circulation est interprétée très largement par la plupart des juridictions.

Les cas où les tribunaux estiment qu'un accident ne répond pas aux critères pour être retenu comme étant un accident de la circulation, sont très rares.

On peut retenir la catégorie des accidents causés, dans certains cas, par ou avec des véhicules outils, des véhicules magasins, les accidents survenus lors d'une compétition sur circuit fermé (discuté), l'explosion du véhicule piégé (56) (travaux préparatoires de la loi), ou l'explosion accidentelle d'un véhicule qui est immobilisé, les accidents survenus après l'arrêt du véhicule automoteur arrivé à destination et qui se trouve à l'arrêt et dont le conducteur est descendu (discuté).

Le législateur n'a pas voté une loi prévoyant une responsabilité objective qui s'appliquerait à tout accident, et a sciemment seulement retenu le critère de l'accident de la circulation.

L'interprétation qui a été donnée par la jurisprudence et par la doctrine à l'idée d'accident de la circulation

est si large que l'on s'éloigne de plus en plus de l'idée qui sous-tendait la loi.

Si on poursuit la logique de la Cour de cassation dans son arrêt du 9 janvier 2004 (57), on pourrait imaginer que la victime d'une agression dans un véhicule automoteur soutienne que l'article 29bis s'applique.

5.2. Terrains privés – terrains publics

L'indemnisation des usagers faibles intervient, aux termes de l'article 2, § 1^{er} de la loi du 21 novembre 1989, lorsque l'accident est survenu sur la voie publique, sur un terrain ouvert au public ou sur des terrains non publics mais ouverts à certaines personnes ayant le droit de les fréquenter.

Il s'ensuit que dans les lieux privés, la victime d'un accident de la circulation, ne pourra pas faire jouer l'article 29bis.

La Cour d'arbitrage a décidé que l'article 29bis ne violait pas les articles 10 et 11 de la Constitution alors qu'il y a exclusion du régime de l'indemnisation lorsque les accidents se produisent sur un terrain privé. (58)

Il est très délicat de juger du caractère strictement privé d'un lieu dès lors que tout lieu non public est nécessairement accessible à «certaines personnes ayant le droit de les fréquenter».

C'est d'ailleurs ce qu'a décidé le Tribunal de police de Bruges en jugeant que le dommage résultant d'un accident survenu sur l'allée privée menant au garage d'une maison donnait lieu à réparation sur pied de l'article 29bis au motif que plusieurs personnes pouvaient emprunter cette allée (59) (*contra* (60)).

Si on suit cette jurisprudence, la définition reprise dans le texte de la loi «terrains non publics, mais ouverts à certaines personnes ayant le droit de les fréquenter» a pour conséquence que l'application de l'indemnisation sur pied de l'article 29bis ne pourrait quasi jamais être refusée, alors qu'il résulte des travaux préparatoires que la volonté du législateur était différente.

En effet, l'extension du champ d'application de l'article 29bis aux terrains privés n'a pas été retenue lors des débats parlementaires, eu égard au risque d'abus et de fraude. (61)

Le Tribunal de première instance de Bruxelles (62) a une interprétation restrictive en jugeant:

«Qu'on doit se demander si un chantier correspond à un lieu non public mais ouvert à «un certain nombre de personnes ayant le droit de le fréquenter»; qu'en effet, cette condition mise par la loi à l'application de l'article 29bis est généralement perçue comme visant les parkings privés de certains commerces, auxquels la clientèle peut accéder, selon la formule sacrée, «pendant la durée de ses achats».

(55) Cass., 25 janvier 2008, *J.T.* 2008, p. 231-233; Cass., 25 janvier 2008, rôle C07.0261.F, F-20080125-1.

(56) Doc.parl., Sénat., sess. 1993-94, n° 980/1, p. 33.

(57) Cass., 9 janvier 2004, *Bull. ass.* 2004, p. 481.

(58) C.A., 6 novembre 2002, *Bull. ass.* 2003, p. 345.

(59) Pol. Brugge, 9 septembre 2002, *R.W.* 2003-2004, pp. 1393-1395.

(60) Cass., 12 octobre 2005, *R.G.A.R.* 2007, 14203.

«Attendu que, de la circonstance que les occupants d'un immeuble, fussent-ils nombreux, aient en permanence accès par une voirie étendue au parking privé qui le dessert, il ne résulte pas que celui-ci constitue un lieu public au sens dudit article 29bis».

(61) Doc.parl., Chambre, 1999-2000, n° 0210/005.

(62) Civ. Bruxelles, 4 octobre 2007, inédit, *R.G.*, 06/12061/A.

Il nous semble que l'interprétation du Tribunal de première instance de Bruxelles est plus conforme aux vœux du législateur et permet encore une certaine distinction entre terrains publics et terrains non publics mais ouverts à un certain nombre de personnes, ce que n'autorise pas l'interprétation très extensive du Tribunal de police de Bruges. Reste donc ouverte la question du caractère public ou non de différents lieux d'accidents: terrains dont l'accès est protégé par des barrières et/ou des gardes (par exemple casernes militaires, certaines parties des docks, certaines parties d'aéroports), mais aussi les accès à des quais de chargement dans une entreprise, les parkings réservés aux membres du personnel, etc.

5.3. Véhicules automoteurs

L'article 29bis, § 3 de la loi prévoit qu'il faut entendre par véhicule automoteur tout véhicule visé à l'article 1^{er} de la loi, à l'exclusion des fauteuils roulants automoteurs susceptibles d'être mis en circulation par une personne handicapée, ce qui permet à cette personne de rester un usager faible.

L'article 1^{er} de la loi du 21 novembre 1989 définit les véhicules automoteurs comme les véhicules étant destinés à circuler sur le sol et pouvant être actionnés par une force mécanique mais non liés à une voie ferrée.

Lors de la dernière réforme de la loi en date du 19 janvier 2001, un nouvel alinéa 2 a été ajouté à l'article 29bis, § 1^{er} et désormais le dommage résultant d'un accident de la circulation impliquant un véhicule automoteur, lié à une voie ferrée, doit être réparé selon les critères de la responsabilité objective. Cette adaptation de la loi fait suite à un arrêt de la Cour d'arbitrage qui avait jugé que l'article 29bis violait les articles 10 et 11 de la Constitution en ce qu'il excluait du régime d'indemnisation les conséquences des accidents survenus avec les véhicules liés à une voie ferrée. (63)

Il est cependant à regretter que le législateur ait maintenu une contradiction en omettant d'adapter l'article 1^{er} de la loi qui prévoit toujours que les véhicules liés à une voie ferrée ne sont pas à considérer comme des véhicules automoteurs, alors que le nouvel alinéa 2 de l'article 29bis, § 1^{er} indique que le propriétaire des véhicules liés à une voie ferrée est obligé à réparer le dommage résultant d'un accident de la circulation impliquant un véhicule automoteur lié à une voie ferrée.

Les engins de déplacement et de transport maritime et aérien, les engins spatiaux et 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. (64) Par exemple, la Cour d'arbitrage a été interrogée par la Justice de paix de Nivelles à propos de l'application de l'article 29bis à une

passagère d'un bateau blessée suite à la collision entre son bateau et un yacht. La Cour d'arbitrage a estimé que l'article 29bis n'est pas contraire aux articles 10 et 11 de la Constitution en ce qu'il ne prévoit que l'indemnisation des véhicules d'un accident survenu sur le sol, et pas d'un accident survenu sur l'eau. (65)

L'article 1^{er} de la loi n'exige pas que le véhicule soit poussé par une force mécanique, mais seulement qu'il puisse l'être. Ainsi, un véhicule automoteur à l'arrêt en panne ou poussé à la main répond aux vœux de la loi.

Selon les travaux préparatoires de la loi (66), une remorque attelée ou désattelée (caravane, remorque, véhicule remorqué) est considérée comme étant un véhicule automoteur dans le cadre de l'article 29bis, sous réserve des nombreuses exceptions visées dans l'arrêté royal pris en exécution de l'article 1^{er} de la loi du 21 novembre 1989 (67) et, notamment, les remorques de chantier, et les remorques dont la masse maximale autorisée n'atteint pas 500 kg. (68)

Pour être complet, on attire l'attention sur l'arrêté royal relatif aux engins de déplacement du 13 février 2007 (69) qui a redéfini la notion de cycle et a introduit dans la législation belge la notion d'engin de déplacement, faisant la distinction entre les engins de déplacement non motorisés et les engins de déplacement motorisés:

1° L'article 2.15.1 est remplacé par la disposition suivante:

2.15.1. Le terme «cycle» désigne tout véhicule à deux roues ou plus, propulsé à l'aide de pédales ou de manivelles par un ou plusieurs de ses occupants et non pourvu d'un moteur, tel une bicyclette, un tri-cycle ou un quadricycle.

L'adjonction d'un moteur électrique d'appoint d'une puissance nominale continue maximale de 0,25 kW, dont l'alimentation est réduite progressivement et finalement interrompue lorsque le véhicule atteint la vitesse de 25 km/h, ou plutôt si le conducteur arrête de pédaler, ne modifie pas la classification de l'engin comme cycle.

Le cycle non monté n'est pas considéré comme un véhicule.

2° L'article 2.15.2 est remplacé par la disposition suivante:

2.15.2. Le terme «engin de déplacement» désigne:

1° soit un «engin de déplacement non motorisé», c'est-à-dire tout véhicule qui ne répond pas à la définition de cycle, qui est propulsé par la force musculaire de son ou de ses occupants et qui n'est pas pourvu d'un moteur ;

2° soit un «engin de déplacement motorisé», c'est-à-dire tout véhicule à moteur à deux roues ou plus qui ne peut, par construction et par la seule puissance de son moteur, dépasser sur une route en palier la vitesse de 18 km/h.

(63) C.A., 15 juillet 1998, *R.D.C.* 1998, p. 652.

(64) D. de Callataÿ et N. Estienne, *op. cit.*, pp. 112-161.

(65) C.A., 21 décembre 2005, *Dr. circ.* 2006/6, 684.

(66) Doc.parl., Sénat, 1993-1994, 980/1, p. 34.

(67) A.R. du 19 octobre 1995 portant exécution de l'article 1^{er} de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, *M.B.*, 23 novembre 1995.

(68) J. Bogaert, *op. cit.*, p. 30.

(69) A.R. du 13 février 2007 relatif aux engins de déplacement, *M.B.* 23 février 2007.

Pour l'application du présent règlement, les engins de déplacement motorisés ne sont pas assimilés à des véhicules à moteur.

Un engin de déplacement non monté n'est pas considéré comme un véhicule.

L'utilisateur d'un engin de déplacement qui roule à une vitesse qui ne dépasse pas l'allure du pas n'est pas assimilé à un conducteur.

Les véhicules visés dans cet arrêté royal ne sont pas des véhicules automoteurs.

Le cycle est une bicyclette, un tricycle ou un quadricycle, dont la caractéristique est qu'il doit être propulsé avec des pédales ou des manivelles, et qui ne peut être pourvu d'un moteur sauf s'il s'agit d'un moteur électrique d'appoint, c'est-à-dire que le véhicule ne peut pas être propulsé de manière continue et uniquement par ce moteur. Le cycle n'est pas à considérer comme un véhicule automoteur et ne pourra donc jamais être impliqué au sens de l'article 29bis.

L'engin de déplacement non motorisé est le véhicule qui n'est pas un cycle, qui est propulsé par la force musculaire et qui n'a pas de moteur (skate-boards, luges, trottinettes, engins sur la digue). Dans le rapport au Roi, on retrouve à titre d'exemple outre ceux déjà visés ci avant, les rollers et les monocycles.

L'engin de déplacement motorisé est le véhicule à moteur à deux roues ou plus qui ne peut dépasser 18 km/h par la seule puissance de son moteur (trottinettes électriques, engins à moteur sur la digue, voitures de golf, chaises roulantes motorisées, segway).

En fonction de la vitesse pratiquée par l'utilisateur de l'engin de déplacement motorisé, il sera assimilé soit à un piéton, soit à un cycliste, ce qui entraîne que celui qui roule plus vite que la vitesse du pas doit suivre les règles applicables aux cyclistes, tandis que celui qui ne dépasse pas l'allure du pas suit les règles applicables aux piétons.

5.4. L'implication du véhicule automoteur dans l'accident de la circulation

La victime d'un accident de la circulation doit prouver que le véhicule est «impliqué dans l'accident».

La loi n'a pas défini la notion d'implication mais les travaux préparatoires précisent:

«La jurisprudence devra s'inspirer de l'interprétation large que le gouvernement a donnée à la notion d'implication comme cela ressort de l'exposé des motifs.» (70)

Dans l'exposé des motifs, il est précisé:

«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 concept d'implication a été utilisé pour permettre une indemnisation plus rapide de la victime; il doit permettre d'éviter les discussions sur la notion de faute du conducteur ainsi que sur le lien de causalité entre la faute et le dommage. Le véhicule n'est guère plus ici qu'un point de rattachement pour l'indemnisation. (71)

L'espoir du législateur d'éviter ces discussions s'est avéré vain, car les débats sur la notion de faute du conducteur et le lien de causalité entre cette faute et le dommage ont été remplacés par des divergences d'opinion sur la présence ou sur l'absence d'implication du véhicule dans l'accident.

Les juridictions sont quasi unanimes à retenir une implication du véhicule automoteur en mouvement lorsqu'il y a eu contact entre la victime et le véhicule.

Par contre, les opinions sont divergentes lorsqu'il n'y a pas eu de contact entre la victime et le véhicule:

– Certains tribunaux exigent dans ce cas la présence d'un lien causal même tenu pour retenir l'implication du véhicule, et, à défaut, rejettent celle-ci.

Le Tribunal de police de Bruxelles a jugé qu'il n'y avait pas d'implication dans les circonstances suivantes: un véhicule heurte un piéton sur un passage pour piétons alors que le passant brûle le feu rouge. Le heurt survint alors que le véhicule descend le boulevard du Jardin Botanique en direction de la basilique de Koekelberg sur la bande de droite, réservée aux bus et taxis, évitant ainsi deux véhicules qui étaient sur les deux bandes de circulation restantes qui avaient dû ralentir ou s'arrêter pour laisser le piéton finir sa traversée sous couvert du feu rouge. L'assureur du véhicule qui avait heurté le piéton a dû régler sur base de l'article 29bis. Ultérieurement, cet assureur a introduit un recours contre l'assureur d'un des deux véhicules, et contre le Fonds Commun de Garantie Automobile (le deuxième véhicule étant non identifié) en faisant valoir que ces deux véhicules étaient également impliqués. (72)

La motivation du tribunal est la suivante:

«La notion d'implication doit être distinguée du lien causal classique. Pour la notion d'implication, il n'est ni nécessaire qu'une faute ait été commise ni que l'accident ait été causé par un contact avec un véhicule.»

La seule présence d'un véhicule sur le lieu de l'accident n'est pas suffisante pour retenir son implication et on ne peut pas déduire l'implication d'un véhicule de la connexité hasardeuse dans le temps et dans l'espace, de la présence d'un véhicule et l'accident.

Il faut, en l'espèce, que l'implication puisse être déduite d'un élément supplémentaire, c'est-à-dire que le véhicule ait joué un rôle ou soit intervenu d'une manière ou d'une autre dans la genèse de l'accident. Il appartient à la victime ou à la compagnie d'assurance, de prouver le lien entre ce véhicule et l'origine de l'accident de la circulation... Il ne résulte pas des éléments du dossier que les véhicules Opel Ascona ou BMW ont joué un rôle

(70) Doc.parl., Sénat, 1993-1994, 980/1, p. 33.

(71) *Ibid.*

(72) Pol. Bruxelles (5^e ch. nld), 8 juin 2007, inédit, R.G., 03A2489 (dont appel).

quelconque ou qu'ils sont intervenus dans l'origine de l'accident dans lequel X a accroché le piéton. Il n'est pas démontré que l'accident ne se serait pas déroulé si les deux véhicules en question n'avaient pas été sur place. (73)

Le tribunal de police commence sa motivation en disant que l'implication est étrangère au lien de causalité classique, mais rejette l'implication des véhicules dont la co-implication est l'enjeu de la procédure sur base de la constatation qu'il n'a pas été prouvé que l'accident ne se serait pas déroulé de la même manière si ces deux véhicules n'avaient pas été sur place, ce qui revient en réalité à la question classique de la causalité.

Dans une autre cause, un conducteur avait prétendu que la présence d'un véhicule réduisait sa visibilité, et le tribunal a jugé que cela ne suffisait pas à établir l'implication du véhicule. (74)

Le Tribunal de police de Mons a estimé qu'un véhicule n'est impliqué que lorsque sa position est de nature à perturber la circulation. (75)

La notion d'implication nécessite soit un contact entre le véhicule et la victime, soit un lien quelconque entre l'accident et le véhicule, ce qui n'est pas le cas lorsqu'un enfant revient d'avoir été acheter une glace chez un marchand ambulant de glaces. (76)

Le législateur n'a pas défini la notion d'implication, ce qu'a rappelé le Tribunal de première instance de Bruxelles en jugeant que celle-ci doit être entendue de manière large et peut être définie comme consistant en la participation causale du véhicule, en l'occurrence un bus, à l'accident. (77)

En l'absence de contact, le Tribunal de police de Namur a estimé qu'il y a implication lorsque le fait du véhicule est en relation causale avec l'accident et ceci devant s'interpréter dans le sens que le véhicule doit avoir joué un rôle quelconque dans l'accident ou être intervenu de quelque manière que ce soit, ou à quelque titre que ce soit, dans l'accident. (78)

L'implication d'un véhicule qui était stationné sur la voie publique a été retenue par le Tribunal de police de Bruges, car l'accident avait été causé par un passager mineur qui avait subitement et soudainement quitté le véhicule, et avait traversé la piste cyclable juste devant une motocyclette. (79)

– D'autres juridictions estiment qu'un tel lien causal n'est pas requis, et qu'un lien quelconque suffit pour retenir l'implication.

Lorsqu'une victime s'est mise devant un véhicule afin d'en empêcher son démarrage, posant les deux mains sur le capot, et qu'elle est tombée lorsque le véhicule s'est avancé légèrement, le véhicule est impliqué dans un accident de la circulation justifiant dans le chef de la victime un droit à une indemnisation sur base de l'article 29bis. La notion de véhicule automateur impliqué est indépendante de la notion de causalité dans le droit commun de la responsabilité, et l'implication suppose seulement une certaine relation entre le véhicule et l'accident, sans qu'il soit requis que l'accident a été causé par ce véhicule, ou que ce véhicule soit en mouvement au moment de l'accident. Il conclut qu'un véhicule peut être impliqué dans un accident de la circulation, sans être effectivement à la base du dommage de la victime, et sans que le conducteur n'ait commis une quelconque faute. (80)

Le Tribunal de première instance de Mechelen a jugé que quand un piéton se presse pour prendre un bus et est renversé par une voiture, le bus qui approche a joué un rôle passif dans la survenance de l'accident, et est impliqué puisque le piéton n'aurait pas traversé la chaussée si le bus n'était pas arrivé. (81)

La Cour de cassation (82) a été saisie d'un pourvoi contre une décision du Tribunal de première instance de Bruxelles du 12 décembre 2004 qui avait exigé la présence d'un lien de causalité pour retenir l'implication puisque le tribunal avait jugé «qu'il ne pouvait pas être conclu dans le présent cas que l'accident se serait aussi produit sans la présence du véhicule en question».

À cette occasion, la cour a réaffirmé très fermement qu'un véhicule automateur est impliqué dans un accident de la circulation quand il existe un lien quelconque entre le véhicule et l'accident. L'existence d'un lien de causalité entre le véhicule et l'accident n'est pas requise pour que le véhicule soit impliqué.

Eric Brewaeys, dans la note publiée sous cet arrêt, indique que la Cour de cassation a résolument exclu tout lien de causalité, même tenu. Cet auteur termine en donnant un exercice juridique où le lecteur est invité à cher-

(73) Motivation du Pol. Bruxelles (5^e ch. nld), 8 juin 2007, inédit, *R.G.*, 03A2489.

«Het begrip betrokkenheid dient onderscheiden te worden van het klassieke oorzakelijk verband. T.a.v. het begrip betrokkenheid is het noch noodzakelijk dat één of andere fout werd begaan, noch dat het ongeval veroorzaakt werd door een aanraking met een voertuig...

De loutere aanwezigheid van een voertuig op de plaats van het ongeval is dan ook niet voldoende om te besluiten tot zijn betrokkenheid en men kan de betrokkenheid van een voertuig niet afleiden uit zijn louter toevallige samenloop, in ruimte en tijd, tussen de aanwezigheid van een voertuig en een ongeval. In voorkomend geval, is er een bijkomend element nodig waaruit de betrokkenheid kan worden afgeleid, met name dat het voertuig één of andere rol heeft gespeeld of op één of andere manier is tussengekomen bij de totstandkoming van het ongeval. Het behoort het slachtoffer, c.g. de verzekeringsmaatschappij, het bestaan van dit verband tussen het voertuig en het ontstaan van het verkeersongeval aan te tonen...

Uit de gegevens van het dossier blijkt dan ook niet dat de voertuigen Opel Ascona of BMW op enige wijze een rol hebben gespeeld of op één of andere manier zijn tussengekomen bij de totstandkoming van het ongeval, met name bij het feit dat X de voetganger aanreed.

Er wordt niet aangetoond dat de aanrijding zich niet zou hebben voorgedaan indien precies de twee betreffende wagens niet aanwezig waren geweest.»

(74) Pol. Bruxelles, 26 avril 2004, *R.G.A.R.* 2005, n° 14.051.

(75) Pol. Mons, 8 juin 2000, *R.G.A.R.* 2002, n° 13481.

(76) Pol. Tongres, 9 février 2004, inédit, *R.G.*, n° 02A106.

(77) Civ. Bruxelles, 27 janvier 2006, *R.G.A.R.* 2007, n° 14262.

(78) Pol. Namur, 20 mars 2006, *Dr. circ.* 2006, p. 704.

(79) Pol. Brugge, 3 septembre 2002, *R.W.* 2003-2004, pp. 473-475.

(80) Civ. Leuven, 26 novembre 2004, *Dr. circ.* 2006/1, p. 356.

(81) Civ. Mechelen, 31 octobre 2006, *Dr. circ.* 2007/4, p. 227.

(82) Cass., 9 janvier 2006, *Dr. circ.* 2006/5, p. 702.

cher quel est le véhicule impliqué. Il ne donne pas de solution à son problème, mais on comprend que si on applique strictement l'enseignement de la Cour de cassation, tous les véhicules sont impliqués car ils ont tous joué un rôle quelconque dans la genèse de l'accident.

Certes, la victime a la vie simplifiée, parce qu'elle ne doit plus prouver de faute, mais uniquement l'implication du véhicule qui a causé le dommage. On peut se demander si le législateur avait bien aperçu les nouveaux problèmes qu'il créait par la notion d'implication selon l'article 29bis.

Cette interprétation très large peut entraîner que tout automobiliste auteur d'un accident avec des conséquences dommageables corporelles tente d'impliquer un autre véhicule (distraction à cause du croisement d'un cortège, regard posé sur une voiture de collection à l'arrêt, distraction due à un premier accident survenu, distraction due à l'intervention des services de secours, etc.)

Dans ces hypothèses se pose évidemment la question de la preuve de l'implication de ces véhicules dans l'accident. Que de nouveaux procès en perspective...

Depuis cet arrêt de la Cour de cassation, il ne semble plus possible aux juridictions de fond de statuer comme certaines le firent dans le passé en refusant l'implication. (83) (84) (85) (86)

6. LE DOMMAGE INDEMNISABLE

Tous les dommages subis par les victimes et leurs ayants droit qui résultent des lésions corporelles ou du décès, de même que les dégâts vestimentaires en résultant, sont pris en charge par l'assureur du véhicule impliqué. Les préjudices économique, moral, esthétique, ménager, d'agrément, sexuel doivent être indemnisés. (87)

En ce qui concerne les vêtements, ce sont ceux portés lors de l'accident, y compris les accessoires. La loi ne précise malheureusement pas si les bijoux sont à considérer comme des vêtements.

Le texte légal exclut par contre clairement de l'indemnisation les bagages et donc aussi les vêtements qui y sont transportés.

Les prothèses fonctionnelles sont aussi prises en charge et sont les moyens utilisés par la victime pour compenser les déficiences corporelles.

Les travaux préparatoires indiquent que constituent des prothèses fonctionnelles, non seulement des appa-

reils qui font partie intégrante du corps, par exemple une jambe artificielle, mais également les lunettes, un appareil auditif, un berceau, un fauteuil roulant, ou un chien d'aveugle. (88) (89)

7. LES BÉNÉFICIAIRES ET LES EXCLUS

7.1. Dans l'actuelle version de l'article 29bis, à l'exception du conducteur de chaque véhicule automoteur impliqué et des victimes âgées de plus de 14 ans qui ont voulu l'accident et ses conséquences, l'indemnisation automatique bénéficie à toutes les victimes d'accidents de la circulation et à leurs ayants droit.

Les bénéficiaires sont les victimes directes d'un accident de la circulation dans lequel est impliqué au moins un véhicule automoteur lié ou non à une voie ferrée, à l'exception du conducteur, (par exemple les piétons, les cyclistes, les passagers de véhicules automoteurs ou sur rail, les personnes handicapées en fauteuil roulant même automoteur, 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...). Le fardeau de la preuve pour obtenir l'application revient à l'usager faible (par exemple, le cyclomotoriste qui prétend qu'il était piéton poussant sa moto au moment de l'accident doit pouvoir démontrer qu'il poussait bien son cyclomoteur, et qu'il ne le conduisait pas).

Les ayants droit sont aussi bénéficiaires du régime d'indemnisation pour le dommage par répercussion qu'ils subissent en raison du décès ou des blessures de l'usager faible qui est la victime directe de l'accident.

7.2. Le conducteur est le seul usager de la route qui ne peut obtenir réparation sur pied de l'article 29bis.

Il est généralement admis que le conducteur est celui qui conduit le véhicule automoteur au moment de l'accident, c'est-à-dire, qui à ce moment en exerce le contrôle effectif au moyen du volant et des pédales et maîtrise ainsi la puissance du moteur. (90)

B. Dubuisson définit un peu différemment en retenant que 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. (91)

(83) Pol. Malines, 10 novembre 1999, *Dr. circ.* 2000/83, p. 162. (Un cycliste qui a tamponné un véhicule garé ne démontre ni l'implication de ce véhicule dans l'accident ni la relation causale entre l'intervention du véhicule et le dommage.)

(84) Pol. Anvers, 24 février 2000, inédit, cité in D. de Callatay et N. Estienne, *op. cit.*, p. 137. (N'est pas impliqué dans l'accident, le véhicule en stationnement devant lequel passait un enfant avant de traverser la chaussée où il est happé par une automobile au motif que la présence de ce véhicule en stationnement est sans relation causale avec la survenance de l'accident.)

(85) Pol. Furnes, 18 juin 1998, inédit, cité in D. de Callatay et N. Estienne, *op. cit.*, p. 137. (Lorsqu'un véhicule est à l'arrêt ou stationné, il y a lieu d'examiner si l'accident se serait produit de la même manière, et avec le même dommage si ce véhicule ne s'était pas trouvé là.)

(86) Pol. Lier, 5 février 1999, *T.A.V.W.* 2000, pp. 196-198. (K.F. est tombé sur la chaussée car il a perdu l'équilibre après avoir accroché un autre cycliste. Il a heurté le côté latéral d'un véhicule automoteur qui passait, pour tomber ensuite sur la chaussée. En d'autres mots, il allait de toute façon tomber sur la chaussée, et il lui appartient de démontrer que le heurt du véhicule automoteur aurait fait accroître les blessures et le dommage.)

(87) D. de Callatay et N. Estienne, «Le point sur l'indemnisation automatique des usagers faibles de la route après la loi du 19 janvier 2001», in X, *Développements récents du droit des accidents de la circulation*, Liège, Édition Formation permanente CUP, vol. 52, p. 123.

(88) Doc.parl. Chambre, 1999-2000, n° 0210/005.

(89) Doc.parl. Sénat., 2000-2001, n° 478/3.

(90) D. Simoens, «De gewijzigde vergoedingsregel ten voordele van voetgangers, fietsers en passagiers», *R.W.* 1995-96, 218-223.

(91) B. Dubuisson, «Questions diverses: L'application de la loi dans le temps, et dans l'espace, le préjudice par répercussion, la situation du conducteur», in X, *L'indemnisation des usagers faibles de la route*, Les Dossiers du Journal des Tribunaux, n° 35, p. 166.

Comme les conducteurs sont exclus de l'indemnisation selon le prescrit de l'article 29bis, la notion même de conducteur est à interpréter de manière restrictive. (92)

La Cour d'arbitrage a été saisie d'une question préjudicielle du Tribunal de police de Liège pour savoir si l'exclusion du conducteur du bénéfice du régime d'indemnisation automatique ne constituait pas une incompatibilité avec les principes constitutionnels d'égalité et de non discrimination repris dans les articles 10 et 11 de la Constitution. La cour a jugé que le traitement différent des différentes catégories de victimes reposait sur un critère objectif et justifié. (93)

T. Papart (94) rappelle qu'il est parfois difficile, voire impossible, de déterminer qui des occupants d'un véhicule en était le conducteur et renvoie à N. Estienne et D. de Callatay (95) qui estiment que l'application de l'article 1315, al. 2 du Code civil impose à l'assureur du véhicule accidenté de prouver de manière certaine l'identité du conducteur et donc de devoir indemniser tous les occupants si cette preuve est impossible à rapporter.

J. Bogaert (96) et H. de Rode (97) citent de la jurisprudence qui considère qu'il appartient à la victime de prouver qu'elle rentre dans une catégorie protégée, selon les règles normales de la preuve, cette qualité étant l'une des conditions du fondement de l'action.

La Cour de cassation a jugé que conformément à l'article 1315 du Code civil qui impose à celui qui réclame l'exécution d'une obligation de la prouver, la partie qui poursuit la réparation d'un dommage sur la base de l'article 29bis doit prouver que le sinistre répond au risque défini par cet article. Il incombe, dès lors, à cette partie de faire la preuve qu'elle est une victime protégée par l'article 29bis et, partant, qu'elle n'est pas le conducteur d'un véhicule automoteur impliqué dans l'accident ou son ayant-droit. (98)

7.3. L'indemnisation automatique bénéficie à toutes les victimes d'accidents de la circulation et à leurs ayants droit. Ces ayants droit sont les personnes qui peuvent invoquer un préjudice personnel suite aux lésions corporelles encourues par la victime ou suite au décès de celle-ci. On pense essentiellement aux membres de la famille et aux héritiers des victimes. La doctrine et la jurisprudence sont partagées quant au droit de l'employeur d'introduire une action sur pied de l'article 29bis (99).

7.4. 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, il peut réclamer indemnisation sur base de l'article 29bis. Ceci faisait l'objet de discussions préalablement à la loi du 19 janvier 2001, mais la révision de la loi y a mis fin.

7.5. Dans une espèce où le conducteur d'un autobus s'était fait une entorse aux genoux alors qu'il descendait de l'autobus après l'avoir mis à l'arrêt, la Cour de cassation a décidé 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. (100)

7.6. Sont exclues du régime d'indemnisation, les victimes âgées de plus de 14 ans qui ont voulu l'accident et ses conséquences. Il faut donc une volonté délibérée de voir survenir le dommage. On pense ici à l'automutilation ou au suicide. (101)

L'hypothèse du suicide «raté» a fait l'objet d'un jugement cité par J. Bogaert (102): le Tribunal de Bruges a estimé que l'assureur RC Auto n'avait pas à indemniser les blessures qu'un piéton s'est occasionnées lors d'une tentative de suicide.

La charge de la preuve repose évidemment sur l'assureur qui invoque le fait volontaire.

7.7. La loi du 30 mars 1994 (103) entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1995 excluait du bénéfice de l'article 29bis la victime de plus de 14 ans ayant commis une faute inexcusable.

Cette notion reçut une interprétation très restrictive de la part des juridictions jusqu'à ce que la loi du 19 janvier 2001 (104), entrée en vigueur le 23 mars 2001, limite explicitement l'exclusion à la victime qui a voulu l'accident et ses conséquences.

Nous rappelons, pour être complets, que

- la faute inexcusable au sens de l'ancienne version de l'article 29bis a été définie par la Cour de cassation comme faute volontaire d'une exceptionnelle gravité exposant sans raison valable son auteur à un danger dont il aurait dû avoir conscience (105);
- cette faute inexcusable devait être la cause exclusive de l'accident pour pouvoir être opposée à la victime;
- face à une majorité de décisions réfutant le caractère de faute inexcusable, quelques comportements de victimes ont tout de même reçu cette qualification en justice. Citons la tentative de suicide (106), le fait

(92) Cass., 13 avril 2007, *J.J.P.* 2007, p. 203.

(93) C.A., 23 janvier 2002, *R.W.* 2001-02, 1425-1428 avec note D. Simoens, «Art. 29bis WAM en het gelijkheidsbeginsel: is het laatste woord gezegd?».

(94) T. Papart, *op. cit.*, p. 145.

(95) D. de Callatay et N. Estienne, *op. cit.*, p. 141.

(96) J. Bogaert, *op. cit.*, p. 58.

(97) H. de Rode, *op. cit.*, p. 35.

(98) Cass., 26 octobre 2007, *Bull.ass.* 2008/1, p. 54 et note J. Bogaert approuvant la solution retenue par la Cour; Cass., 20 décembre 2007, *Dr. Circ.* 2008/2, p. 101.

(99) Pol. Mechelen, 12 maart 2003, *R.W.* 2003-04, 393-394, met noot D. Simoens, «Het begrip 'rechthebbende' in het raam van art. 29bis WAM».

(100) Cass., 28 avril 2006, *J.J.P.* 2006, p. 209.

(101) B. Ceulemans, T. Papart, *Le vademecum du tribunal de police*, Bruxelles, Kluwer, 2004, p. 185.

(102) J. Bogaert, *op. cit.*, p. 81.

(103) *M.B.* 31 mars 1994, p. 8866.

(104) *M.B.* 21 février 2001, p. 5102.

(105) Cass., 3 mai 2001, *D.C.J.*, n° 2001/146.

(106) Civ. Bruges, 25 octobre 2001, *R.G.A.R.* 2002, p. 13545.

pour un cycliste de circuler de nuit avec un vélo non éclairé, sur la chaussée et en sens inverse de la circulation (107), l'attitude dangereuse ou agressive d'un piéton ivre sur la chaussée et pendant la nuit. (108)

8. L'APPLICABILITÉ TERRITORIALE

La question de l'applicabilité de l'article 29bis en cas d'accident de circulation survenu à l'étranger se pose régulièrement et reste très controversée.

8.1. Les principes de base sont cependant clairs.

Selon l'article 3, alinéa 1^{er} du Code civil, les conséquences d'un acte illicite sont régies par la loi du lieu où cet acte fut posé (*lex loci delicti*).

La Convention de La Haye du 4 mai 1971, applicable aux accidents de circulation survenus après le 3 juin 1975, a défini les règles d'indemnisation:

- L'article 3 énonce le principe général de l'application de la loi du lieu de l'accident (toujours applicable à la détermination des responsabilités).
- Mais l'article 4 définit les exceptions relatives à l'indemnisation selon des facteurs de rattachement: la loi du pays d'immatriculation du véhicule régit l'indemnisation des blessés dans les cas explicitement énumérés, à savoir lorsqu'un seul véhicule est impliqué dans l'accident et que les blessés sont des passagers, piétons ou cyclistes résidant dans le pays d'immatriculation (art. 4.a); ou lorsque tous les véhicules impliqués sont immatriculés dans le même pays (art. 4.b).

Se pose alors la question de savoir si l'application de l'article 29bis, comme règle de droit belge, est toujours exclue hors de Belgique (car règle de responsabilité) ou peut être envisagée hors du territoire (comme règle d'indemnisation) dans les cas prévus par la Convention de La Haye en son article 4. La qualification de l'article 29bis étant imprécise, son application à l'étranger est évaluée de façon variable selon les juridictions.

Certaines décisions consacrent en effet la non applicabilité de l'article 29bis aux conséquences d'un accident survenu hors de Belgique entre des véhicules immatriculés dans des pays différents:

- accident en Grèce entre véhicules immatriculés en Grèce et en Belgique (109);
- principe expliqué par la Cour de cassation en ses arrêts des 19 mars 2004 et 12 octobre 2006 (110);
- accident aux Pays-Bas entre véhicules immatriculés en Belgique et en Grande-Bretagne. (111)

Par contre, dans diverses situations, l'article 29bis a été déclaré d'application:

- le passager d'un autocar britannique circulant sur autoroute belge, blessé par une pierre lancée du haut d'un pont, bénéficie de l'article 29bis (112);

- la passagère belge d'un véhicule immatriculé en Belgique accidenté en Allemagne est indemnisée sur base de l'article 29bis (113);
- les passagers de véhicules immatriculés dans des pays différents impliqués dans un accident aux Pays-Bas (114) bénéficient de l'article 29bis.

8.3. Si on accepte le principe de l'applicabilité «élargie» de l'article 29bis, il trouverait à s'appliquer dans les cas suivants:

- accident de circulation en Belgique: applicabilité à tous les usagers faibles, même si certains véhicules sont immatriculés à l'étranger;
- accident de circulation à l'étranger: applicabilité en faveur de piétons belges renversés par un véhicule belge ou en faveur des passagers de véhicules impliqués, tous immatriculés en Belgique. Par contre, l'article 29bis ne devrait pas s'appliquer en faveur des passagers d'un véhicule belge impliqué dans un accident avec un autre véhicule immatriculé dans un autre pays.

8.4. Étant donné les projets de la Communauté européenne, il y a tout lieu de prévoir que des législations équivalentes seront bientôt d'application dans les divers États, comme c'est d'ailleurs le cas dans la plupart de nos pays voisins, ce qui limitera bien entendu considérablement l'acuité de cette question.

9. LES ACTIONS EN RÉCUPÉRATION

Diverses actions en récupération sont envisageables dans le cadre des conséquences d'un accident de circulation et la question de leur légitimité se pose lorsque l'indemnisation se base sur l'article 29bis.

Il en est de quatre types que nous examinerons successivement:

- l'action subrogatoire des mutuelles et assureurs-loi;
- l'action subrogatoire de l'assureur qui a indemnisé en 29bis, aussi bien par rapport aux autres assureurs impliqués que par rapport aux tiers responsables;
- et, enfin, l'action récursoire de l'assureur contre son propre assuré.

9.1 L'action subrogatoire des mutuelles et assureurs-loi

Cette action subrogatoire a fait l'objet de diverses études, notamment un article de N. Simar, R. Capart et

(107) Civ. Malines, 8 septembre 1998, *Bull. ass.* 1999, p. 66 et obs. de V. Busschaert.

(108) Corr. Namur, 21 décembre 1999, *J.L.M.B.* 2000, p. 1506 et Pol. Anvers, 8 mars 2001, *D.C.J.* 2001/135.

(109) Civ. Tongeren, 26 octobre 2004, *Limb. Rechstl.* 2005, p. 57.

(110) Trib. Pol. Verviers, 14 mars 2007, *J.T.* 2007, p. 359.

(111) Civ. Bruges, 12 janvier 2006, *Bull. ass.*, n° 358, p. 72.

(112) Civ. Liège, 11 février 2001, *R.G.A.R.* 2003, p. 13.678.

(113) Pol. Vilvoorde, 8 mai 2003, *C.R.A.* 2004/2, p. 150.

(114) Pol. Bruges, 24 janvier 2002, *R.W.* 2005-2006, p. 70.

S. Simar (115) auquel nous renvoyons concernant les principes.

Nous nous attacherons ici essentiellement aux particularités de ces actions dans le cadre de sinistres réglés sur base de l'article 29bis.

9.1.a L'action des mutuelles

L'assureur social qui intervient en faveur de la victime lorsque les blessures sont les conséquences d'un accident de vie privée est légalement subrogé vis-à-vis des responsables de cet accident (116) et l'est aussi lorsque le blessé est un usager faible, puisque l'article 29bis fait bien partie de la législation belge au sens de la loi de 1963.

La mutuelle est donc en droit de se voir rembourser les frais médicaux et indemnités payés à un blessé usager faible indépendamment de toute responsabilité, moyennant bien entendu le respect des deux limites communes à toute action subrogatoire: le montant total payé par la mutuelle, d'une part, et le montant de l'indemnité qui serait revenue à son affilié en droit commun, d'autre part.

Cette action subrogatoire est, comme tous les recours de la mutuelle depuis le 1^{er} janvier 2008, réglementée par la nouvelle convention entre organismes assureurs et assureurs (117) qui prévoit diverses mesures destinées à éviter les contestations de nature à retarder l'indemnisation, à savoir, notamment, les échanges d'information, l'opposabilité des conclusions médicales et la détermination des modes d'évaluation des indemnités à rembourser.

À noter en outre que l'assurance complémentaire organisée par certaines mutuelles n'a pas été visée par la loi du 14 juillet 1994. Cependant, elle fera partie de l'assiette du recours subrogatoire de la mutuelle, en vertu de la convention susnommée.

9.1.b L'action des assureurs-loi ou assureurs accidents du travail

L'assureur de l'employeur, intervenu en faveur de la victime d'un accident du travail ou sur le chemin du travail, bénéficie d'une subrogation légale vis-à-vis du responsable de l'accident (en vertu de l'article 47 de la loi du 10 avril 1971).

Cette action en récupération des frais médicaux et indemnités payés et à payer à un usager faible est aussi possible sur base de l'article 29bis, indépendamment de toute responsabilité, moyennant bien entendu les deux mêmes limites que celles énoncées ci-dessus à propos du recours de la mutuelle (9.1.a).

Cette subrogation, basée sur l'article 29bis a été reconvenue aux assureurs accidents du travail depuis que la loi du 29 avril 1996 a ajouté les articles 48bis et 48ter à la loi de 1971.

Bien entendu, l'action en récupération de l'assureur accident du travail ne sera recevable sur base de

l'article 29bis que pour autant que les conditions d'application de cet article soient remplies simultanément, ce qui suscite régulièrement discussion, notamment quant aux notions de circulation ou de lieu ouvert au public.

Cette action subrogatoire de l'assureur accident du travail vis-à-vis de l'assureur du véhicule impliqué au sens de l'article 29bis est, comme le recours de ce même assureur-loi contre l'assureur du responsable, réglementé par une convention Assuralia conclue entre assureurs responsabilité civile et assureurs accident du travail, pour autant que chacun des assureurs concernés ait adhéré à la convention avant la date de l'accident.

Cette convention Accident du Travail/Droit Commun (AT/DC) détermine les modalités de remboursement des diverses interventions de l'assureur-loi et les modalités de calcul du capital constitutif de rente à rembourser.

9.1.c Problème particulier: le recours subrogatoire des autres assureurs

L'assureur soins de santé, individuelle ou hospitalisation peut-il faire état de sa subrogation pour se voir rembourser dans le cadre de l'article 29bis?

Les bénéficiaires de l'indemnisation et de la subrogation basées sur l'article 29bis sont limitativement énumérés et il a d'ailleurs fallu en 1995 une modification de la loi de 1994 pour que soit précisée la subrogation de l'assureur accident du travail qui n'en aurait sinon pas bénéficié.

Si on considère que l'article 29bis est une législation dérogoire au droit commun, et donc à interprétation stricte, un assureur non mentionné dans une des lois relatives à l'article 29bis ne peut se prévaloir vis-à-vis de l'assureur RC d'un automobiliste non fautif de sa subrogation contractuelle contre les «tiers responsables».

H. de Rode considère quant à elle (118) qu'une subrogation conventionnelle explicite pourrait être opposable à l'assureur intervenu sur base de l'article 29bis.

La question reste controversée également en cas de responsabilité partielle de l'usager faible.

9.2 L'action subrogatoire de l'assureur qui a indemnisé la victime en 29bis

9.2.a L'action contributive contre les assureurs des autres véhicules impliqués

L'article 29bis permet à la victime de diriger son action en indemnisation contre l'assureur de son choix lorsque l'accident a impliqué plusieurs véhicules.

Il ne précise cependant rien concernant la possibilité pour cet assureur qui indemnise de se retourner ensuite

(115) R. Capart, N. Simar et S. Simar, *Quelques considérations théoriques et pratiques sur le recours-loi et le recours de la mutuelle, dans la réparation du dommage*, Louvain-la-Neuve, Anthemis, 2006, pp. 103-171.

(116) L. du 9 août 1963, coordonnée par arrêté royal du 14 juillet 1974.

(117) Convention disponible sur le site d'Assuralia, www.assuralia.be.

(118) H. de Rode; *op. cit.*, p. 77.

contre les autres assureurs impliqués pour récupérer une partie de ses débours.

Plusieurs décisions ont accepté qu'il fonde son action subrogatoire sur l'article 1251, al. 3 du Code civil, qualifiant l'article 29bis de règle de responsabilité. (116)

La loi de 2001 apporta la précision attendue selon laquelle l'assureur qui prend l'indemnisation en charge agit à titre de solidarité (*in solidum*) vis-à-vis de tous les assureurs impliqués.

L'assureur qui a été amené à indemniser un usager faible sur la seule base de l'article 29bis peut donc se retourner contre les autres assureurs impliqués pour récupérer partiellement ses débours, ceux-ci étant divisés en autant de parts que d'assureurs dont l'implication a été établie.

9.2.a.1 L'assureur mandaté

Si la victime a fait choix d'un assureur et s'est adressé à lui, c'est celui-ci qui est mandaté pour procéder à l'indemnisation.

Si l'usager faible n'a pas fait choix spontanément d'un assureur, l'initiative de son indemnisation sera prise par l'assureur RC désigné par convention conclue entre assureurs: la convention «Victimes Innocentes» remplaçant pour tous les sinistres survenus après le 1^{er} février 2004 l'ancienne convention CMRP/IA-DC. (119)

Sur base de la convention, le mandat de gestion est confié à l'assureur RC du véhicule qui a touché le piéton ou cycliste, ou dans lequel se trouvait le passager blessé.

9.2.a.2 La répartition de la charge

La convention prévoit l'opposabilité des modalités d'indemnisation aux autres assureurs impliqués, pour éviter toute contestation ultérieure.

Le partage de la dette entre les différents assureurs impliqués, tenus sur la seule base de l'article 29bis, se fait par parts égales. (120)

Si la responsabilité de l'accident ne repose dans le chef d'aucun véhicule impliqué, la charge de l'indemnité est supportée à parts égales entre les assureurs impliqués.

L'étendue de la subrogation de l'assureur qui a indemnisé une victime en 29bis s'apprécie au moment de la naissance du droit de subrogation, c'est-à-dire au moment de la conclusion de la transaction. (121)

9.2.b L'action subrogatoire contre les responsables

Si l'usager faible est seul responsable de l'accident ou si l'accident est dû à un cas fortuit, l'assureur qui l'a indemnisé n'a aucun recours contre lui ou ses parents responsables en vertu de l'article 1384, al. 2 du Code civil. (122)

La charge de l'indemnisation restera donc répartie entre les assureurs impliqués.

Par contre, l'action en récupération contre l'assureur RC vie privée d'un autre responsable ne serait pas exclue, selon certains auteurs. (123)

Si l'accident de circulation est dû au concours de fautes de la victime et du conducteur assuré par l'assureur qui a indemnisé la victime sur base de l'article 29bis, le recours de celui-ci contre les autres assureurs impliqués sera limité à la part de l'indemnité qu'il n'aurait pas dû supporter du seul fait de la responsabilité de son assuré.

Il s'agit là de l'application de l'article 1251, al. 3 du Code civil: il doit être tenu compte de la gravité de la faute de chacun. (124)

Si l'accident de circulation s'avère dû à la faute d'un autre conducteur, assuré par un autre assureur ou non assuré, l'assureur qui a indemnisé la victime sur base de l'article 29bis peut récupérer ses débours à charge de l'assureur du conducteur responsable ou du Fonds Commun de Garantie Automobile.

L'application stricte des principes impliquerait que chaque indemnisation d'un passager n'ayant pas porté sa ceinture de sécurité lors de l'accident entraînerait possibilité pour l'assureur du responsable qui l'a indemnisé de récupérer à parts égales vis-à-vis des autres assureurs impliqués la partie de l'indemnité relative à ce risque accepté.

Pour éviter les complications et retards d'indemnisation qu'entraînerait ce processus, les assureurs ont convenu, dans le cadre de la convention Assuralia «Recours/Article 29bis» de renoncer à cette récupération partielle.

9.3. L'action récursoire de l'assureur contre son assuré

Les articles 24 et 25 des conditions générales du contrat-type RC automobile ouvrent à l'assureur une action en récupération partielle de ses débours vis-à-vis de son assuré, dans certains cas limitativement énumérés et moyennant des mesures précises: preuve que les conditions générales ont été portées à la connaissance et acceptées par l'assuré et lettre recommandée l'avertissant du risque d'action récursoire dès que l'assureur a connaissance de la réalisation d'une des conditions de recours (art. 88, al. 2 de la loi sur l'assurance terrestre).

(119) Convention Multilatérale de Règlement Provisoire/Indemnisation Accélérée de Dom. Corporel, v. Assuralia.

(120) Pol. Bruxelles, 20 janvier 2003, *Droit de la Circulation* 2003/62, p. 165.

Pol. Verviers, 23 mars 2000, *J.J.P.* 2000, p. 451.

Pol. Turnhout, 6 avril 2000, *J.J.P.* 2000, p. 461.

Pol. Verviers, 8 juin 2000, *J.J.P.* 2000, p. 469.

(121) Corr. Hasselt, 2 décembre 2004, *Bull. ass.* 2005, p. 748.

(122) Pol. Leuven, 20 février 2003, *Bull. ass.* 2003, n° 345, p. 779.

(123) H. de Rode, *op. cit.*, p. 82, n° 106.

(124) Pol. Alost, 12 novembre 1998, *T.A.W.* 2000, p. 210 et Civ. Courtrai, 5 février 2002, *R.W.* 2004-2005, p. 708.

L'assureur qui a indemnisé un usager faible sur base de l'article 29bis peut-il exercer une action récursoire contre son assuré non responsable mais présentant par ailleurs une des conditions prévues par les articles 24 et 25 des conditions générales (état d'ivresse, absence de permis de conduire ou de carte de contrôle technique valable...)?

Si on considère que l'article 29bis est une règle de responsabilité, le contrat-type est d'application et le recours possible (125), tandis que la question reste controversée si on le qualifie de règle d'indemnisation.

Pour éviter toute discussion, le secteur de l'assurance avait proposé d'ajouter au contrat un article 39 stipulant trois cas spécifiques et limitatifs d'action récursoire après intervention dans le cadre de l'article 29bis, mais cette proposition, pourtant entérinée par l'Office de Contrôle des Assurances, n'a jamais été introduite dans le contrat-type par arrêté royal.

Dès lors, certains assureurs ont introduit un article 39 en ce sens, d'autres non.

Il n'y a donc à ce jour pas de consensus concernant les situations susceptibles d'entraîner action récursoire dans le cadre de l'article 29bis.

Notons que dans deux cas, les tribunaux ont spécifié que le recours ne pouvait être exercé que dans les cas prévus dans le contrat-type (126) et dans la mesure de la responsabilité de l'assuré. (127)

À noter enfin que le montant sur lequel porterait l'action récursoire serait limité conformément à la loi à une partie des débours avec un maximum absolu de 30.986,69 euros. D'autre part, le montant à récupérer ne pourrait faire l'objet de saisie.

CONCLUSION

Sur différents points, l'article 29bis est encore susceptible d'interprétation et les situations quotidiennement rencontrées amèneront certainement encore juridictions et auteurs à formuler des réponses aussi logiques et correctes que possible aux questions que se posent légitimement tous les acteurs de l'indemnisation du dommage corporel.

Le présent article n'avait pour ambition que de faire le point sur l'état actuel de la réflexion qui reste à poursuivre.

Résumé

Nonobstant deux modifications législatives, l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 est toujours l'objet de nombreuses discussions.

Le présent article a pour objectif de faire le point sur les apports de la jurisprudence et de la doctrine à propos des aspects les plus controversés dans la pratique quotidienne, à savoir, notamment, les notions d'accidents de circulation, de terrains publics ou privés, de véhicules automoteurs ou d'implication.

Les questions qui se posent le plus fréquemment actuellement encore dans le cadre de l'application de cet-

te loi si particulière seront aussi abordées sous l'angle de la solution pratique à y apporter selon les juridictions et les auteurs.

C'est ainsi que nous examinerons la situation particulière de certains bénéficiaires comme le conducteur ayant droit, mais aussi la grande question de l'applicabilité territoriale et les différents types de recours subrogatoire ou d'action contributive, ce qui nous permettra aussi de replacer dans leurs contextes respectifs les différentes conventions souscrites entre les compagnies d'assurance sous la houlette d'Assuralia.

Enfin, seront examinées les éventuelles possibilités d'action récursoire de l'assureur qui, malgré l'absence de responsabilité de son assuré, aurait été tenu d'indemniser la victime dans le cadre de l'article 29bis.

Cet article fait le point sur les réflexions que suscitent ces diverses questions dans le but d'en simplifier la résolution au quotidien.

Samenvatting

Onlangs twee opeenvolgende wetswijzigingen maakt het artikel 29bis van de Wet van 21 november 1989 nog steeds het voorwerp uit van talrijke discussies en meningsverschillen.

Dit artikel wil een overzicht bieden van de bijdragen die rechtspraak en rechtsleer hebben geleverd m.b.t. de meest betwiste aspecten uit de dagelijkse praktijk, met name de begrippen verkeersongeval, openbare of privéterreinen, motorrijtuigen, de betrokkenheid. De vragen die het vaakst gesteld worden i.v.m. deze bijzondere wet zullen benaderd worden vanuit een praktisch oogpunt, met oplossingen uit de praktijk van de rechtspraak en de rechtsleer.

Zo wordt ingegaan op de bijzondere situatie van sommige vergoedingsgerechtigden, zoals de bestuurder-rechthebbende, maar ook op de territoriale werking en de verschillende soorten subrogatoire vorderingen of vorderingen strekkende tot het bekomen van een tussenkomst, wat dan weer de aanleiding vormt om in te gaan op de verschillende onderlinge conventies die door de verzekeraars onderschreven werden onder de koepel van Assuralia.

Ten slotte zullen de eventuele verhaalsmogelijkheden van de verzekeraar bestudeerd worden die, niettegenstaande het gebrek van aansprakelijkheid van zijn verzekerde, zal moeten tussenkomen in het kader van het artikel 29bis. Dit artikel wil een bijdrage leveren tot de oplossing of de vereenvoudiging van sommige van de aangestipte dagelijkse problemen.

(125) H. de Rode, *op. cit.*, p. 82.

(126) Pol. Bruges, 17 octobre 2003, *R.W.* 2007-2008, p. 711 et Pol. Bruges, 13 janvier 2000, *Droit de la circulation* 2000, p. 124.

(127) Civ. Turnhout, 27 mai 2004, *R.W.* 2004-2005, p. 1189.