

Le conducteur au sein de l'article 29*bis* de la loi du 21 novembre 1989  
Une exclusion qui ne tient plus la route

Mémoire réalisé par  
**Louise Tixhon**

Promoteur  
**Bernard Dubuisson**

Année académique 2017-2018  
**Master en droit**



## **REMERCIEMENTS**

Ce mémoire représente l'aboutissement de cinq années d'études qui furent jalonnées de rencontres, d'épreuves, de réflexion mais principalement de découvertes. Découverte du monde fascinant du droit mais au-delà de cela, de la société dans laquelle j'évolue et vais continuer d'évoluer une fois le chapitre de l'université clos.

Je souhaiterais commencer mes remerciements par le Professeur Bernard Dubuisson, mon promoteur, qui fut bienveillant et disponible tout au long du processus d'écriture de ce travail.

Je remercie également le Professeur Daniel Gardner qui, au loin, depuis le Québec, a pris le temps de répondre à mes questions et m'a fourni la plupart des sources que j'ai utilisées au sein du chapitre relatif au droit québécois de l'indemnisation des accidents de la route.

Ensuite, j'aimerais remercier mes parents, sans qui rien n'aurait été possible. Faire des études universitaires est une chance qu'ils m'ont offerte, à leur grand dam parfois lorsqu'ils devaient gérer mes doutes et crises de nerf.

Enfin, je souhaite remercier mes amis. Particulièrement Ariane, Charline, Cécile, Gaëlle et Théo, ces merveilleuses personnes que j'ai rencontrées sur les bancs de l'auditoire 1 de l'Université Saint-Louis et sans qui les plaisanteries parsemées de *quid*, de recours en annulation ou de chose viciée auraient sonné faux. Je n'oublie évidemment pas tous les autres et notamment Jasmine et Ysaline, qui, sans le vouloir peut-être, m'ont amené le soutien moral nécessaire pour l'aboutissement de ce mémoire.

## Plagiat et erreur méthodologique grave

---

Le plagiat entraîne l'application des articles 87 à 90 du règlement général des études et des examens de l'UCL.

Il y a lieu d'entendre par « plagiat », l'utilisation des idées et énonciations d'un tiers, fussent-elles paraphrasées et quelle qu'en soit l'ampleur, sans que leur source ne soit mentionnée explicitement et distinctement à l'endroit exact de l'utilisation.

La reproduction littérale du passage d'une œuvre, même non soumise à droit d'auteur, requiert que l'extrait soit placé entre guillemets et que la citation soit immédiatement suivie de la référence exacte à la source consultée.\*.

En outre, la reproduction littérale de passages d'une œuvre sans les placer entre guillemets, quand bien même l'auteur et la source de cette œuvre seraient mentionnés, constitue une erreur méthodologique grave pouvant entraîner l'échec.

\* À ce sujet, voy. notamment <http://www.uclouvain.be/plagiat>.

## **INTRODUCTION**

5.785.447 : c'est le nombre de voitures particulières ayant composé le parc automobile belge en 2017<sup>1</sup>. Si l'on considère que certains ménages belges partagent un seul et même véhicule, sans oublier les conducteurs de deux-roues et de poids lourds, le nombre de conducteurs peut alors être évalué à environ 10 millions d'individus. Cela fait tout autant de potentielles victimes d'accident de la circulation qui devront batailler contre assureurs, tiers responsables et arriéré judiciaire afin d'obtenir la réparation de leurs préjudices.

En effet, le paragraphe 2 de l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs exclut le conducteur de l'indemnisation automatique qu'il offre et cela depuis son adoption<sup>2</sup>. Le conducteur ne mérite pas de bénéficier d'un régime d'exception pour la réparation de ses dommages. Il reste soumis aux règles de droit commun de la responsabilité civile et doit prouver la faute d'un tiers responsable en relation causale avec son préjudice afin de se voir indemnisé.

Mais cette exclusion datant de 1994 est-elle toujours d'actualité en 2018 ? Est-elle encore pertinente au regard de l'évolution légale et jurisprudentielle du système d'indemnisation automatique mais aussi au regard des évolutions technologiques automobiles ? N'existe-t-il pas meilleure solution permettant une indemnisation facile et rapide de l'ensemble des victimes de la circulation ?

Ainsi, si le législateur avait de solides raisons d'exclure le conducteur dans la première version de la loi (Chapitre 1), les évolutions qui ont marqué l'article 29bis mènent à remettre en question cette exclusion aujourd'hui (Chapitre 2). Le système d'indemnisation des accidents de la circulation québécois inclut les conducteurs et fonctionne sans anicroche, preuve qu'un système d'indemnisation incluant les conducteurs n'est pas une utopie (Chapitre 3). Il est donc temps d'inciter le législateur à passer la deuxième vitesse en ce qui concerne l'indemnisation des conducteurs en soulignant les enjeux technologiques qui attendent les routes belges et en proposant quelques hypothèses de systèmes d'indemnisation incluant les pilotes (Chapitre 4).

---

<sup>1</sup> STATBEL, *Le parc des véhicules automobiles continue de croître, le diesel poursuit son déclin*, <https://statbel.fgov.be/fr/themes/mobilite/circulation/parc-de-vehicules#news>, dernière consultation : le 26 juillet 2018.

<sup>2</sup> Loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, *M.B.*, 8 décembre 1989, art. 29bis, inséré par la loi du 30 mars 1994 portant des dispositions sociales, *M.B.*, 31 mars 1994, art. 45.

## **CHAPITRE 1. LE CONDUCTEUR, USAGER BANNI**

Le conducteur blessé ne mérite actuellement pas l'indemnisation automatique de ses préjudices. Le législateur a été, depuis l'adoption de l'article 29bis, assez clair de ce point de vue. Il est important de comprendre les raisons pour lesquelles le législateur se montre aussi sévère (Section 1), mais aussi l'avis de la Cour constitutionnelle sur la question (Section 2).

### **Section 1. Ratio legis**

#### **Sous-section 1. Problématique de la nature du régime**

L'article 29bis est un OJNI, un objet juridique non-identifié. Depuis son adoption, une grande incertitude plane au sujet de savoir s'il dispose d'une assurance directe de personne ou d'une assurance de responsabilité couvrant une responsabilité objective. Le texte de loi n'est d'aucune aide puisque le législateur a opté pour le vocable « d'indemnisation automatique », concept qui n'existait pas jusqu'alors.

La confusion est permise car dans un premier temps, le législateur souhaitait insérer un article 1385bis dans le Code civil qui aurait mis en place un nouveau régime de responsabilité objective à charge des conducteurs<sup>3</sup>. Cependant, *in fine*, l'article 29bis fut adopté au sein de la loi sur les assurances automobiles et proposa un système d'indemnisation automatique à charge des assureurs parce qu'il fut estimé qu'imposer une responsabilité sans faute dans le cadre des accidents de la circulation ne serait pas socialement accepté<sup>4</sup>. Par peur de diluer complètement les principes de la responsabilité civile, le législateur préféra mettre l'accent sur l'indemnisation plutôt que sur l'aspect de responsabilité sociale<sup>5</sup>. Ces motifs sont davantage politiques et sociologiques que juridiques et il ne faut pas oublier que dette de responsabilité et créance d'indemnisation sont les deux faces d'un même rapport juridique<sup>6</sup>.

Certains auteurs considèrent également que l'article 29bis crée une nouvelle obligation *sui generis* à charge des assureurs<sup>7</sup>. Cependant, cette thèse est bancal parce que les sociétés

---

<sup>3</sup> Projet de loi portant des dispositions sociales, Exposé des motifs, *Doc. Parl.*, Sénat, sess. ord. 1993-1994, n°980-1, p. 85.

<sup>4</sup> Projet de loi portant des dispositions sociales, Texte adopté par les Commissions, *Doc. Parl.*, Sénat, sess. ord. 1993-1994, n°980-6, p. 23 ; Projet de loi portant des dispositions sociales, Rapport fait au nom de la Commission de la justice par M. ARTS, *Doc. Parl.*, Sénat, sess. ord. 1993-1994, n°980-3, p. 21 à 26. Voy. not. H DE RODE, *L'indemnisation des victimes faibles d'accidents de circulation*, Louvain-la-Neuve, Anthemis, 2008, p. 8.

<sup>5</sup> D. Simoens, « De nieuwe vergoedinsregel ten voordele van voetgangers en fietsers », *R.W.*, 1994-1995, p. 115.

<sup>6</sup> B. DUBUISSON, « La loi sur l'indemnisation automatique de certaines victimes d'accidents de la circulation ou l'art du "clair-obscur" », *L'indemnisation automatique de certaines victimes d'accident de la circulation*, sous la direction de B. Dubuisson, Bruxelles, Academia- Bruylant, 1995, p. 13 et 14.

<sup>7</sup> L. CORNELIS, « De objectieve aansprakelijkheid voor motorrijtuigen », *R.W.*, 1998-1999, p. 533.

d'assurance font dépendre les montants des primes de la personnalité de l'assuré et il y a donc la prise en compte d'un risque.

Le problème de la qualification du régime de l'article 29bis réside dans le fait que, peu importe la qualification choisie, on se retrouve confronté à des incohérences entre la théorie des régimes et l'exclusion du conducteur.

Tout d'abord, si l'on opte pour une assurance directe des accidents de la circulation, le problème réside dans le fait que conducteur est exclu du bénéfice de l'indemnisation alors que ses dommages devraient être couverts. D. Simoens considère que ce n'est pas un système de responsabilité objective mais bien une assurance de personne à caractère indemnitaire avec une stipulation pour autrui. Il prend pour preuve le fait que nulle part n'est utilisé le terme « responsabilité » au sein de l'article 29bis et le fait que le paragraphe 5 de l'article dispose de l'application des règles de responsabilité pour tout ce qui n'est pas géré par l'article, précision qui serait superflue si 29bis disposait d'un nouveau type de responsabilité objective<sup>8</sup>.

Ensuite, si l'on opte pour une responsabilité objective du conducteur couverte par une assurance de responsabilité, on semble se positionner à contre-courant du souhait du législateur et du principe de l'altérité qui veut que le responsable du sinistre ne puisse pas être indemnisé par son propre assureur<sup>9</sup>. En effet, ce principe n'est respecté ni par le législateur, ni par la Cour de cassation. Le législateur a modifié le paragraphe 2 de l'article 29bis en 2001 afin de permettre au conducteur de bénéficier de l'indemnisation automatique pour ses dommages par ricochet. La Haute juridiction a accepté dans un arrêt du 28 avril 2006 qu'une victime usager faible responsable de son propre dommage soit à la fois assurée et bénéficiaire de la police d'assurance<sup>10</sup>.

De plus, il est difficile de comprendre comment l'article 29bis peut être qualifié de responsabilité objective si la seule action ouverte pour les victimes est une action directe contre l'assureur et non contre la personne responsable. Une partie de la doctrine et de la jurisprudence considère que le législateur a souhaité mettre en place un système de responsabilité hybride où les règles de base

---

<sup>8</sup> D. SIMOENS, « Art. 29bis WAM en het gelijkheidsbeginsel: is het laatste woord gezegd? », note sous C. const., 23 janvier 2002, *R.W.*, 2001-2002, p. 1427; D. SIMOENS, «De gewijzigde vergoedingsregel ten voordele van voetgangers, fietsers en passagiers», *R.W.*, 1995-1996, p. 219.

<sup>9</sup> H. DE RODE, *L'assurance de la responsabilité civile automobile*, Waterloo, Kluwer, 2016, p. 20.

<sup>10</sup> Cass., 28 avril 2006, *Pas.*, I, 2007, p. 977. Voy. not. H. DE RODE, *op. cit.*, p. 10 ; C. EYBEN, « L'indemnisation automatique de l'usager faible responsable de son dommage à charge de son propre assureur de responsabilité », note sous Cass, 28 avril 2006, *For. Ass.*, 2006, p. 8.

de la responsabilité civile sont parfois adaptées au regard de la dette d'indemnisation qui pèse sur les assureurs et où une immunité civile est offerte aux assurés<sup>11</sup>.

S'il faut choisir, il nous semble plus logique de considérer que 29bis met en place une assurance de responsabilité. Nonobstant le souhait précipité du législateur d'éviter un débat sur les conséquences d'un éventuel article 1385bis C.civ. sur les règles de responsabilité civile, ce système d'« indemnisation automatique » se révèle être un nouveau type de responsabilité objective avec obligation de s'assurer afin de désigner un débiteur d'indemnisation solvable. En effet, un système de responsabilité objective est caractérisé par le fait que le législateur attache des conséquences légales à une qualité dont répond le sujet et à l'activité entreprise en tant que tel mais non pas directement à un comportement spécifique qu'il aurait adopté<sup>12</sup>. Comme le dit le professeur B. Dubuisson, l'article 29bis crée un système de responsabilité basé sur le risque où ce qui importe n'est pas réellement la faute des responsables mais plutôt le fait qu'ils sont assurés<sup>13</sup>. La dette de réparation est alors, en quelque sorte, abstraite parce que c'est l'assureur qui se substitue au responsable pour la payer<sup>14</sup>. L'alinéa 5 du premier paragraphe de l'article 29bis dispose que l'obligation d'indemnisation doit être exécutée conformément aux dispositions légales relatives à l'assurance de la responsabilité en général pour autant que l'article n'y déroge pas. La précision apportée par cet alinéa ne fait que renforcer notre point de vue puisqu'elle démontre que le cadre de base du régime est l'assurance de la responsabilité.

Si l'article 29bis dispose d'une assurance de responsabilité, l'exclusion du conducteur est tout à fait compréhensible puisque l'assuré personne responsable ne peut pas être en même temps la personne lésée. Le conducteur est celui qui fait participer le véhicule à la circulation lorsqu'il cause un dommage à sa propre personne mais il est le premier créancier de l'obligation de réparation, ce qui bloque toute demande d'indemnisation à son assureur, cela même dans le cadre d'une responsabilité sans faute<sup>15</sup>. Cependant, l'évolution légale et prétorienne de l'article 29bis a

---

<sup>11</sup> B. DUBUISSON, « Questions diverses : l'application de la loi dans le temps et dans l'espace, le préjudice par répercussion, la situation du conducteur », *L'indemnisation des usagers faibles de la route*, sous la direction de P. Jadoul et B. Dubuisson, Bruxelles, Larcier, 2002, p. 162. Voy. not. Pol. Charleroi, 19 février 2004, *J.L.M.B.*, 2005, p. 75.

<sup>12</sup> L. CORNELIS, « De objectieve aansprakelijkheid voor motorrijtuigen », *op. cit.*, p. 524.

<sup>13</sup> B. DUBUISSON, « La loi sur l'indemnisation automatique de certaines victimes d'accidents de la circulation ou l'art du "clair-obscur" », *op. cit.*, p. 15 et 27.

<sup>14</sup> C. VERDURE, « La notion de conducteur », *For. Ass.*, 2006, p. 9 ; L. CORNELIS, « De objectieve aansprakelijkheid voor motorrijtuigen », *op. cit.*, p. 533.

<sup>15</sup> J. MUYLDERMANS, observation sous Cass., 28 avril 2006, *Bull. Ass.*, 2007, p. 63 et 64. Voy. not. Pol. Liège, 16 septembre 2004, *J.L.M.B.*, 2005/2, p. 78.

permis de relativiser ce principe petit à petit et par conséquent, a porté atteinte à la logique juridique d'exclusion du conducteur comme personne ayant sa responsabilité couverte<sup>16</sup>.

### Sous-section 2. Raisons du législateur

Notre législateur a décidé d'exclure totalement le conducteur de l'indemnisation automatique des accidents de la circulation et contrairement au législateur français, ne lui a, à priori, offert aucun moyen d'échapper, même en partie, au régime strict de la responsabilité civile de droit commun. Cette décision est basée principalement sur des raisons financières, afin de contrôler l'augmentation des primes d'assurance, mais aussi sur le fait que le conducteur crée le risque sur lequel se fonde le régime spécifique d'indemnisation.

#### §1. Exclusion du créateur de risque

Tout d'abord, le législateur précisa que le but de l'article 29bis était de permettre une meilleure indemnisation des usagers de la route. Il énuméra les difficultés qu'il espérait faire disparaître telles que la difficulté d'établir la responsabilité du conducteur, la lenteur des procédures ou le risque de n'être indemnisé qu'en partie à cause d'une faute personnelle qui est cependant sans aucune mesure avec le risque créé par les véhicules automoteurs. Le législateur précisa ensuite que le système devait profiter à toutes les victimes d'accidents de la circulation sauf au conducteur et à ses ayants droit sans plus d'explications<sup>17</sup>. Le Conseil d'État souligna l'exclusion du conducteur et fit part du fait que le conducteur est tout autant soumis au risque de la circulation que le reste des victimes<sup>18</sup>. Pour répondre à la demande d'éclaircissement du Conseil d'État, les délégués du gouvernement étoffèrent leur justification par des considérations telles que le fait que les victimes faibles sont soumises à un risque qu'elles n'ont pas voulu créer et qu'elles ne créent qu'un faible danger pour les autres usagers de la route, contrairement aux conducteurs<sup>19</sup>.

Selon nous, il est regrettable que le conducteur n'ait pas été inclus dans le système d'indemnisation parce qu'il est tout autant soumis aux difficultés que la loi entendait faire disparaître pour les usagers faibles. En effet, le conducteur victime est soumis à la difficulté d'amener la preuve de la faute d'un tiers conducteur, à la lenteur des procédures qui retardent

---

<sup>16</sup> Voy. *infra* p. 33 et 41 pour notre analyse critique de ces questions.

<sup>17</sup> Projet de loi portant des dispositions sociales, Exposé des motifs, *Doc. Parl.*, Sénat, sess. ord. 1993-1994, n°980-1, p. 8 à 10. Voy. not. J. BOGAERT, « Definitieve terugkeer naar de ratio legis van artikel 29bis ? », note sous Civ. Anvers, 11 juin 2007, *Bull. Ass.*, 2008, p. 66 ; H. DE RODE, « Les limites du droit à l'indemnisation. Catégories de victimes. Faute inexcusable », *L'indemnisation automatique de certaines victimes d'accident de la circulation*, sous la direction de B. Dubuisson, Bruxelles, Academia- Bruylant, 1995, p. 76.

<sup>18</sup> Projet de loi portant des dispositions sociales, Avis du Conseil d'Etat, *Doc. Parl.*, Sénat, sess. ord. 1993-1994, n° 980-1 p. 156 et 157.

<sup>19</sup> Projet de loi portant des dispositions sociales, Exposé des motifs, *Doc. Parl.*, Sénat, sess. ord. 1993-1994, n°980-1, p. 34.

l'obtention d'une indemnisation qui est nécessaire vu la gravité des séquelles... Étant donné que le but premier de l'insertion de l'article 29bis était un objectif d'indemnisation pour les accidents de la circulation qui ont des conséquences dramatiques, il est regrettable que le conducteur n'ait pas été inclus. Notons le fait qu'aujourd'hui, nos routes accueillent des profils de conducteurs encore plus disparates qu'il y a vingt ans, étant donné que la plupart de la population obtient désormais son permis de conduire. Cela a pour conséquence que c'est une grande partie de la population qui se trouvera sans possibilité d'indemnisation directe, voire sans indemnisation du tout. Face à cela, l'objectif d'indemnisation de l'article 29bis a raté la marche.

Mais le conducteur amorce une activité dangereuse et c'est pour cela qu'il est exclu. S'il est vrai que le conducteur crée un risque en insérant son véhicule dans la circulation, il en est autant du passager. Ce dernier est souvent à l'origine de la mise en mouvement du véhicule comme lorsqu'il demande à être emmené quelque part. C'est pour cette raison qu'il était exclu de l'indemnisation au même titre que le conducteur dans la version de 1994 de l'article 29bis. Or seulement un an après l'adoption de l'article, le législateur vint offrir l'indemnisation directe aux passagers<sup>20</sup>.

De plus, dans les développements de la proposition de loi de 1995, le législateur dit que le passager n'avait pas à être exclu de l'indemnisation parce qu'il n'est pas à l'origine du risque objectif créé par le *propriétaire* du véhicule à moteur<sup>21</sup>. La justification du législateur porte ici à confusion. En effet, alors qu'il justifiait l'exclusion par le fait que le conducteur créait un risque, il se justifie en 1995 au regard du risque créé par le propriétaire. Bien qu'il arrive la plupart du temps que le propriétaire du véhicule soit également la personne assise au volant, il y a des situations où les deux qualités ne se confondent pas. Quel est le risque envisagé par le législateur ? S'il vise le conducteur, il s'agit de la mise en circulation du véhicule. Au regard de ce risque, il n'y a pas de raison d'inclure le passager sous l'article 29bis puisqu'il peut tout autant en être à l'origine. Pensons à la situation où deux personnes se partagent le volant et où elles ont pris ensemble la décision de mettre en mouvement le véhicule. Est-il juste qu'une seule des deux ait droit à l'indemnisation automatique parce que justement à ce moment-là, elle n'était pas derrière le volant ? Si, en revanche, le législateur vise le propriétaire alors le risque consisterait plutôt en le fait d'avoir acquis un véhicule qui sera potentiellement inséré dans la circulation. Dans ce cas, le conducteur pourrait obtenir l'indemnisation sous l'article 29bis au même titre que le passager dans les cas où le conducteur et le propriétaire du véhicule accidenté ne sont pas une seule et

---

<sup>20</sup> 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, art. 1.

<sup>21</sup> Proposition de loi modifiant l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, *Développements, Doc. Parl., Ch., sess. ord. 1993-1994, n°1422/1, p. 2.*

même personne. Par exemple, lorsqu'un jeune conducteur conduit le véhicule de ses parents, il n'aura pas droit à l'indemnisation automatique en cas d'accident mais en réalité, on peut considérer que si ses parents n'avaient pas acheté la voiture, l'enfant n'aurait pas pu créer le risque car il eut été peu probable qu'il achète sa propre voiture.

De plus, selon nous, l'indemnisation directe des passagers peut se révéler problématique au regard du besoin de rapidité dans l'attribution des sommes compensatoires. Dans les cas d'impact où il est difficile à priori d'identifier le conducteur lorsqu'il y a plusieurs véhicules impliqués avec passagers, les parties devront amener la preuve de leurs qualités respectives et cela s'avérera chronophage. Ainsi, contrairement au but de la loi, les usagers faibles ne vont pas obtenir une prise en charge rapide de leurs dommages.

De plus, le législateur avance que le risque créé par les usagers faibles n'est rien en comparaison du risque créé par les conducteurs. Or, il est des situations borderline où le risque créé par des piétons ou des cyclistes est très important et où leur manque d'attention couplé à la conduite d'un chauffeur prudent peut mener à des conséquences catastrophiques. Par exemple, dans un arrêt du 13 mai 2016, la Cour de cassation considéra que la personne qui avait immobilisé son véhicule sur la bande d'arrêt d'urgence et traversé la route avant de se faire renverser par une remorque était un usager faible<sup>22</sup>. En agissant ainsi, le piéton adopte un comportement dangereux que d'autres n'auraient pas adopté. Ce genre de cas démontrent que le conducteur pourrait être considéré comme une victime « faible » et obtenir l'indemnisation automatique de ses dommages corporels et surtout de son préjudice psychologique, du choc né du fait d'avoir fauché un piéton alors que rien ne le prévoyait. Une loi d'« indemnisation » se devrait de prendre ces situations en compte.

Ensuite, à la fin de leur justification, les délégués du gouvernement de 1994 précisèrent également que le projet visait à protéger les victimes « non responsables » qui sont, plus que les conducteurs, exposées à la souffrance et à la mort<sup>23</sup>. Ce constat est complètement faux. Déjà en 1988, les statistiques relatives aux accidents de la circulation montraient que 7,5 % des victimes de ces accidents étaient des piétons et 9,1 % étaient des cyclistes, les conducteurs étant donc compris dans les 83,4 % restants<sup>24</sup>. Aujourd'hui, en Belgique, les statistiques les plus récentes, datant du premier trimestre 2018, démontrent que 44 % des décès suite à un accident de la circulation

---

<sup>22</sup> Cass., 13 mai 2016, *R.G.A.R.*, 2016, n°15.330.

<sup>23</sup> Projet de loi portant des dispositions sociales, Exposé des motifs, *Doc. Parl.*, Sénat, sess. ord. 1993-1994, n°980-1, p. 34.

<sup>24</sup> Voy. à ce propos, H. DE RODE, « Les limites du droit à l'indemnisation. Catégories de victimes. Faute inexcusable », *op. cit.*, p. 77.

concernent les conducteurs et les passagers de voitures particulières, les motards représentant 5%, les piétons 15 % et les cyclistes 10 %<sup>25</sup>. Tout type de dommage confondus (tués et blessés), les conducteurs et passagers de tout véhicule représentaient 76 % des victimes, les cyclistes 14 % et les piétons 10 %. Les statistiques de 2018 ne font pas état de la ventilation entre les conducteurs et les passagers. En 2016, les statistiques étaient telles que les conducteurs de voitures particulières représentaient 33 % des victimes et les passagers 13 %<sup>26</sup>. On observe donc que la catégorie de victimes la plus touchée par les accidents de la circulation est celle qui ne bénéficie pas de l'article 29bis.

Ainsi, depuis 1994, une forte injustice pèse sur les conducteurs au regard de leur exclusion de l'article 29bis. Est-il réellement plus choquant d'accepter d'indemniser directement un conducteur blessé lors d'un accident que de laisser une personne devenue tétraplégique après n'avoir pas respecté une priorité de droite jouir d'une indemnisation incomplète ? Et qu'en est-il des accidents causés par un défaut du véhicule automoteur ? Le conducteur n'est-il pas dans une position totalement défavorable, devant prouver un défaut technique ayant causé un accident dont il est présumé responsable ? Ou encore, l'exclusion est-elle justifiée au regard des accidents entre conducteurs où chacun est créateur du même risque ? Ces questions restent sans réponse, le législateur ne semblant pas ou plus se préoccuper de la situation des conducteurs.

Ces développements reposent sur des considérations sociologiques et éthiques. Si maintenant, on considère une raison juridique d'exclure le conducteur et que l'on part du principe que l'article 29bis dispose d'une assurance de responsabilité, alors l'assuré ne peut pas être indemnisé à charge de son propre assureur. Cependant cette justification de l'exclusion est mise à mal par l'évolution législative et prétorienne du régime de l'article 29bis<sup>27</sup>. Par ailleurs, il est malvenu, selon certains auteurs, de considérer le conducteur comme le créateur de risque alors que la loi ne le désigne même pas comme objectivement responsable<sup>28</sup>.

---

<sup>25</sup> INSTITUT VIAS, *Baromètre de la sécurité routière, 1<sup>er</sup> trimestre 2018*, <https://www.vias.be>, dernière consultation : le 25 juillet 2018.

<sup>26</sup> ASSURALIA, *Ventilation des victimes en 2016 entre conducteurs et passagers*, [http://www.assuralia.be/images/docs/stats/FR/07\\_statistiques-contextuels/07\\_03\\_victimes-conducteur-passager.htm](http://www.assuralia.be/images/docs/stats/FR/07_statistiques-contextuels/07_03_victimes-conducteur-passager.htm), dernière consultation le 1<sup>er</sup> juillet 2018.

<sup>27</sup> Voy. *infra* Chapitre 2.

<sup>28</sup> Voy. not. B. DUBUISSON, « La loi sur l'indemnisation automatique de certaines victimes d'accidents de la circulation ou l'art du "clair-obscur" », *op. cit.*, p. 31.

## §2. Limitation du montant des primes d'assurance

Si le législateur a semblé sourd aux considérations en faveur de l'inclusion du conducteur dans le système d'indemnisation des accidents de la route, c'est en réalité avant tout pour des raisons d'ordre budgétaire<sup>29</sup>. En effet, la première justification avancée pour insérer un nouveau système d'indemnisation des accidents de la circulation était de décharger l'I.N.A.M.I. de l'indemnisation des usagers faibles incapables de prouver la faute d'un tiers responsable. Pour cela, le législateur a préféré faire porter la charge de l'indemnisation sur le groupe des propriétaires de véhicules automoteurs par le paiement de primes d'assurance<sup>30</sup>. Mais pour ce faire, il ne fallait pas que les primes d'assurance soient trop élevées au risque de voir un nombre conséquent de propriétaires de véhicules contourner l'obligation légale de souscrire une assurance R.C. auto. Les membres des assemblées législatives désiraient limiter la hausse du montant des primes à 5 %<sup>31</sup>. Or inclure le conducteur revenait à faire augmenter le risque et donc augmenter le coût des primes. Nos voisins français avaient évalué que dans ce cas, l'augmentation des primes serait d'environ 30 %<sup>32</sup>. Notre législateur voulant faire des économies et assurer le fonctionnement du nouveau système, il exclut complètement le conducteur. Malgré cela, la modification légale fit peser une augmentation considérable des charges d'environ 50 millions d'euros sur la quasi-totalité de la population, notamment parce que le nouveau système indemnise plus que ce que l'I.N.A.M.I. offrait auparavant<sup>33</sup>.

Vu ces objections, il est compréhensible que le conducteur soit resté exclu de l'indemnisation. Cependant, plusieurs points mènent à penser qu'aujourd'hui l'inclusion du conducteur est envisageable pécuniairement. Tout d'abord, au regard de l'objectif de la loi, comme les conducteurs représentent la majorité des victimes de la circulation et qu'ils sont toujours soumis au risque de ne pas savoir apporter la preuve de la faute d'un tiers, un grand nombre de cas d'indemnisation restent à charge des mutuelles. Ensuite, s'il fut impossible d'évaluer *in concreto* l'augmentation des primes d'assurance après l'entrée en vigueur de l'article 29bis, il fut constaté que l'augmentation des primes d'assurance fut tempérée par l'effet de la concurrence entre les assureurs et l'amélioration de la sécurité routière qui fait baisser les primes de plus en plus<sup>34</sup>. Tel

---

<sup>29</sup> H. DE RODE, « Les limites du droit à l'indemnisation. Catégories de victimes. Faute inexcusable », *op. cit.*, p. 76.

<sup>30</sup> J. BOGAERT, « Definitieve terugkeer naar de ratio legis van artikel 29bis? », *op. cit.*, p. 66; H. DE RODE, « Les limites du droit à l'indemnisation. Catégories de victimes. Faute inexcusable », *op. cit.*, p. 76

<sup>31</sup> Projet de loi portant des dispositions sociales (article 45), rapport fait au nom de la Commission de la justice par M. Landuyt, *Doc. Parl.*, Ch., session ord. 1993-1994, n°1343/6, p. 4.

<sup>32</sup> H. DE RODE, « Les limites du droit à l'indemnisation. Catégories de victimes. Faute inexcusable », *op. cit.*, p. 78, note n° 11.

<sup>33</sup> H. DE RODE, *op. cit.*, p. 13 et 14.

<sup>34</sup> H. DE RODE, *ibidem*, p. 13 et 14.

serait encore le cas, selon nous, si, à présent, on inclut les conducteurs. L'augmentation des primes serait aussi tempérée par la diminution du risque d'accidents car comme le démontrent les statistiques, le risque dû à la circulation routière est de plus en plus faible grâce aux évolutions technologiques et à la prévention véhiculée au sein de la population<sup>35</sup>. En effet, rien qu'entre le premier trimestre 2017 et le premier trimestre 2018, le nombre total d'accidents de la circulation a baissé de 4,9 %, le nombre total de blessés ayant diminué de 5,2 %, et le nombre de tués de 19,2 %<sup>36</sup>. Enfin, la doctrine s'inquiète de savoir si le prix de l'assurance universelle serait accepté par l'ensemble des assurés<sup>37</sup>. Il est possible d'envisager que dès lors que les conducteurs seront inclus dans les bénéficiaires de l'assurance RC auto, ceux qui avaient contracté une assurance complémentaire pour leurs dommages corporels n'auront plus d'utilité pour celle-ci et donc ce qui sera perdu par l'augmentation des primes de l'assurance RC auto d'une part sera gagné par l'inutilité de l'assurance complémentaire d'autre part. L'augmentation des primes pourra aussi être compensée par la disparition d'autres coûts comme les frais de justice, les honoraires d'un avocat, les coûts dus au retard d'indemnisation, etc.

### §3. Un système plus généreux pour le conducteur en France

Le système français d'indemnisation des accidents de la route, basé sur la loi 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, dite « Loi Badinter »<sup>38</sup>, fut la source d'inspiration de notre législateur<sup>39</sup>. L'article 3 de la loi offre à première vue une indemnisation automatique et totale des préjudices corporels subis par les conducteurs victimes. Toutefois, sur base de l'article 4, les autres victimes peuvent amener la preuve d'une faute commise par eux en lien avec leurs dommages pour convaincre le juge de limiter, voire exclure, leurs indemnisations<sup>40</sup>.

Cet article permet donc de faciliter l'indemnisation des conducteurs. Dans la plupart des cas, ils ne devront pas subir les lourdeurs et les lenteurs des procédures du droit commun de la

---

<sup>35</sup> INSTITUT VIAS, *Baromètre de la sécurité routière, 1<sup>er</sup> trimestre 2018*, <https://www.vias.be>, dernière consultation : le 25 juillet 2018 ; STATBEL, *L'an dernier, les accidents de la circulation ont causé la mort de 637 personnes sur les routes belges*, <https://statbel.fgov.be/fr/themes/mobilite/circulation/accidents-de-la-circulation#news>, dernière consultation : le 1<sup>er</sup> juillet 2018.

<sup>36</sup> INSTITUT VIAS, *Baromètre de la sécurité routière, 1<sup>er</sup> trimestre 2018*, <https://www.vias.be>, dernière consultation : le 25 juillet 2018.

<sup>37</sup> B. DUBUISSON, « 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. 164.

<sup>38</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, [www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr).

<sup>39</sup> Projet de loi portant des dispositions sociales, Exposé des motifs, *Doc. Parl.*, Sénat, sess. ord. 1993-1994, n°980-1, p. 10.

<sup>40</sup> BUREAU CENTRAL FRANÇAIS, *Comment est indemnisé le conducteur en France ?*, [http://www.bcf.asso.fr/system/files/CIRC\\_9\\_2007\\_annexe\\_1\\_FR\\_0.pdf](http://www.bcf.asso.fr/system/files/CIRC_9_2007_annexe_1_FR_0.pdf), dernière consultation : le 19 novembre 2017.

responsabilité civile. Lors d'un accident impliquant plusieurs véhicules, l'assureur de chacun des conducteurs devra indemniser l'autre partie et amener la preuve d'une éventuelle faute commise par le conducteur adverse<sup>41</sup>. Le cas faisant exception est le cas où seul le conducteur d'un véhicule impliqué est blessé, sans autre victime. La loi Badinter repose sur certains principes de base de la responsabilité civile dont notamment celui selon lequel la victime-créancière doit orienter sa demande d'indemnisation contre une personne responsable. Or, dans le cas d'un accident qui n'a pour victime que le conducteur de l'unique véhicule impliqué, il y a absence de débiteur à qui demander indemnisation<sup>42</sup>. On ne peut qu'applaudir l'empathie du législateur français qui, tout comme le nôtre, est soucieux du coût d'un tel système, mais qui, au contraire du nôtre, tente de faire passer les intérêts de sa population en priorité.

De plus, selon la jurisprudence française, la loi Badinter permet la distinction de responsabilité entre détenteur ou propriétaire et conducteur du véhicule. Ils peuvent être condamnés *in solidum* dans les cas où les deux qualités reposent sur deux personnes différentes mais surtout, le conducteur peut échapper à la limitation de son indemnisation s'il met en cause la responsabilité du détenteur du véhicule<sup>43</sup>. Selon B. Dubuisson, une telle autorisation d'une action en réparation du conducteur contre l'assureur du propriétaire ou du détenteur n'est pas possible en droit belge car le fait d'être propriétaire ou de posséder un véhicule n'est pas en tant quel tel soumis à une quelconque responsabilité. Cependant, le professeur admet qu'il puisse être possible de trouver une source de responsabilité suffisante dans l'article 29bis<sup>44</sup>. Selon nous, il est possible d'identifier au sein de l'article 29bis en lien avec l'article 3 de la loi du 21 novembre 1989, une responsabilité objective qui pèse sur le propriétaire du véhicule. C'est au propriétaire de souscrire une assurance RC auto. Celui-ci est donc soumis à cette obligation légale car il a fait l'acquisition du véhicule et va insérer dans la circulation une nouvelle cause de risque. Cependant, un problème subsiste dans le fait que le conducteur et le propriétaire sont placés sur un pied d'égalité au regard

---

<sup>41</sup> BUREAU CENTRAL FRANÇAIS, *Comment est indemnisé le conducteur en France ?*, [http://www.bcf.asso.fr/system/files/CIRC\\_9\\_2007\\_annexe\\_1\\_FR\\_0.pdf](http://www.bcf.asso.fr/system/files/CIRC_9_2007_annexe_1_FR_0.pdf), dernière consultation : le 19 novembre 2017.

<sup>42</sup> Chr. PASTOR, « Indemnisation de la victime. Le conducteur est celui qui a la maîtrise du véhicule », *Jurisp. Auto.*, 2013, <http://www.argusdelassurance.com/jurisprudences/jurispudence-ja/le-conducteur-est-celui-qui-a-la-maitrise-du-vehicule.63700>, dernière consultation : le 9 juillet 2018.

<sup>43</sup> O. GOUT, « L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation en Europe : conditions et étendue du droit à la réparation. Rapport français », *L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation en Europe*, Recueil des travaux du GRERCA, Bruxelles, Bruylant, 2015, p. 73 ; P. JOURDAIN, « Domaine d'application », *Loi Badinter : Le bilan de 20 ans d'application*, sous la direction de Ph. Brun et P. Jourdain, Paris, L.G.D.J., 2006, p. 33 ; Chr. PASTOR, « Indemnisation de la victime. Le conducteur est celui qui a la maîtrise du véhicule », *Jurisp. Auto.*, 2013, <http://www.argusdelassurance.com/jurisprudences/jurispudence-ja/le-conducteur-est-celui-qui-a-la-maitrise-du-vehicule.63700>, dernière consultation : le 9 juillet 2018.

<sup>44</sup> B. DUBUISSON, « 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. 173 et 174.

des responsabilités couvertes par l'assurance et si le conducteur parvient à agir en responsabilité contre le propriétaire du véhicule, il reste considéré comme un assuré, ce qui empêchera toute indemnisation par son propre assureur de responsabilité. De plus, cette possibilité d'action créerait davantage de litiges sur les qualités des parties, but non désiré par le législateur.

La raison pour laquelle notre législateur n'a pas désiré calquer le régime d'indemnisation des accidents de la circulation sur celui de la loi Badinter est que l'article 4 réintroduit la notion de faute dans un système qui à priori la bannit. Le législateur français souhaitait rappeler à chacun que le conducteur reste la personne responsable de la mise en circulation du véhicule. Cependant, alors que dans un premier temps l'indemnisation directe des victimes faibles vise à mettre de côté les difficultés relatives à la preuve d'une faute pour assurer une meilleure indemnisation, dans un deuxième temps, les difficultés reviennent lorsqu'il s'agit de limiter l'indemnisation du conducteur. De plus, l'évaluation de cette faute doit être exhaustive puisque le juge ne devra pas seulement avoir égard au respect des règles du code de la route mais aussi au comportement du conducteur prudent et diligent<sup>45</sup>. Par exemple, a été considéré comme une faute le fait de se déporter brusquement sans veiller à ce qu'aucun véhicule n'arrive en face<sup>46</sup> ou le fait d'attacher son casque tout en étant à l'arrêt au milieu de la chaussée<sup>47</sup>.

Le juge du fond doit évaluer la gravité de la faute du conducteur afin d'estimer l'étendue de l'indemnisation à accorder, et cela de manière complètement indépendante des éventuelles fautes des autres parties impliquées dans l'accident<sup>48</sup>. La faute même la plus légère suffit pour exclure le conducteur de l'indemnisation directe alors qu'elle doit être inexcusable pour les victimes faibles<sup>49</sup>. C'est seulement en cas d'extrême gravité qu'il choisira l'exclusion totale d'indemnisation<sup>50</sup>. Le conducteur victime ne doit pas amener la preuve de la faute des autres parties pour être indemnisé<sup>51</sup>. En effet, le but n'est pas d'opérer un partage de responsabilité mais

---

<sup>45</sup> Voy. not. Cass. fr., Ch. mixte, 28 mars 1997, n° 93-11078, [www.juritravail.com/jurisprudence](http://www.juritravail.com/jurisprudence) ou Cass. fr., Ass. Plénière, 6 avril 2007, n°05-81.350, [www.courdecassation.fr](http://www.courdecassation.fr).

<sup>46</sup> Cass. fr., Ch. mixte, 28 mars 1997, n° 93-11078, [www.juritravail.com/jurisprudence](http://www.juritravail.com/jurisprudence).

<sup>47</sup> Cass. fr., Civ. 2e, 29 mars 2012, n° 10-28.129, [www.juritravail.com/jurisprudence](http://www.juritravail.com/jurisprudence).

<sup>48</sup> S. CHANH, « Faute exclusive d'indemnisation. Le conducteur, victime de la loi du 5 juillet 1985 ? », *Jurispr. Auto.*, 2012, note sous Cass. fr., Civ. 2e, 29 mars 2012, <http://www.argusdelassurance.com/jurisprudences/jurisprudence-ja/le-conducteur-victime-de-la-loi-du-5-juillet-1985.57163>, dernière consultation : le 18 novembre 2017.

<sup>49</sup> Cons. rap. M. GALLET, rapport préc. Cass. fr., Ass. Plénière, 6 avril 2007, n°05-81.350 et 05-15.950, [www.courdecassation.fr](http://www.courdecassation.fr), dernière consultation : le 20 novembre 2017.

<sup>50</sup> Voy. not. Cass. fr., Ass. Plénière, 6 avril 2007, n° 05-15.950, [www.courdecassation.fr](http://www.courdecassation.fr); Cass. fr., Civ. 2e, 29 mars 2012, n° 10-28.129, [www.juritravail.com/jurisprudence](http://www.juritravail.com/jurisprudence) ; Cass. fr., Ch. mixte, 28 mars 1997, n° 93-11078, [www.juritravail.com/jurisprudence](http://www.juritravail.com/jurisprudence).

<sup>51</sup> B. DUBUISSON, « 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. 173.

bien d'estimer à quelle hauteur le comportement du conducteur a joué sur son propre dommage afin de lui faire réaliser les conséquences de ses actes.

De plus, la Cour de cassation française a tranché, en 1997, une controverse dans un sens favorable à l'indemnisation du conducteur<sup>52</sup>. La controverse concernait le fait de savoir s'il fallait prendre en considération la faute du conducteur sur la survenance de l'accident de circulation ou seulement sur l'étendue de son propre dommage corporel. La Cour opta pour la deuxième voie. Si sa faute est la cause exclusive de son dommage, le conducteur n'aura pas droit à une indemnisation mais si sa faute est en concours avec la faute d'un ou plusieurs tiers ayant causé le même dommage, il aura droit à une indemnisation partielle. Ainsi, selon la Cour de 1997, il importe peu que sa faute soit la cause exclusive de l'accident ou encore que sa faute n'ait joué aucun rôle sur la survenance de l'accident dès lors que son dommage n'aurait pas été le même sans cette faute<sup>53</sup>.

L'unique point négatif quant à cette solution est que cela va limiter ou exclure l'indemnisation du conducteur dans des cas où sa faute n'aura eu aucune influence sur l'accident mais bien sur le dommage<sup>54</sup>. Par exemple, le conducteur de moto qui ne porte pas de casque et qui se fait emboutir après s'être fait brûler une priorité de droite se verra reprocher l'absence de protection ayant aggravé son traumatisme crânien. Inversement, cette théorie va laisser passer des fautes qui à priori ont eu une influence sur l'accident mais où l'influence sur le dommage n'est pas prouvée en suffisance. Par exemple, le conducteur ivre qui ne parvient pas à voir la voiture arriver à toute allure à sa gauche ne se verra pas reprocher le fait de conduire en état d'ébriété.

Bien que l'on pensait que l'arrêt de la Chambre mixte de 1997 avait tranché la controverse, la jurisprudence de la Haute juridiction française qui suivit a laissé planer le doute en usant de termes peu clairs. Par exemple, dans un arrêt du 6 avril 2007<sup>55</sup>, la Cour a considéré que le juge d'appel qui avait décidé que la faute n'avait joué aucun rôle *dans la survenance de l'accident* avait à bon droit refusé de limiter l'indemnisation des ayants droit de la victime dès lors qu'elle « a pu déduire l'absence de lien de causalité entre l'état d'alcoolémie d'Hervé Z... et la réalisation de son dommage »<sup>56</sup>. Quoiqu'il en soit, on peut conclure que la Cour de cassation française semble

---

<sup>52</sup> Cass. fr., Ch. mixte, 28 mars 1997, n° 93-11078, [www.juritravail.com/jurisprudence](http://www.juritravail.com/jurisprudence).

<sup>53</sup> Chr. RADE, « Les acquis et les zones d'ombre de l'interprétation jurisprudentielle de la loi du 5 juillet 1985. Le régime d'indemnisation des victimes », *Loi Badinter : Le bilan de 20 ans d'application*, sous la direction de Ph. Brun et P. Jourdain, Paris, L.G.D.J., 2006, p. 47 et 48.

<sup>54</sup> Cons. rap. M. GALLET, rapport préc. Cass. fr., Ass. Plénière, 6 avril 2007, n°05-81.350 et 05-15.950, [www.courdecassation.fr](http://www.courdecassation.fr), dernière consultation : le 20 novembre 2017.

<sup>55</sup> Cass. fr., Ass. Plénière, 6 avril 2007, n°05-81.350, [https://www.courdecassation.fr/jurisprudence\\_2/assemblee\\_pleniere\\_22/555\\_6\\_10271.html](https://www.courdecassation.fr/jurisprudence_2/assemblee_pleniere_22/555_6_10271.html)

<sup>56</sup> Nous soulignons.

considérer que la faute du conducteur doit présenter un lien direct et certain avec l'accident et, en tout cas, avoir influencé l'étendue du préjudice, peu importe qu'elle soit ou non la cause exclusive de l'accident<sup>57</sup>.

*In fine*, on peut conclure que le système d'indemnisation français est plus généreux envers les conducteurs car même si leurs fautes limiteront l'étendue de leurs indemnisations, ils seront dans de nombreux cas indemnisés directement en partie. La position de faiblesse du conducteur est reconnue et cela représente un réel avantage pour la compensation de leurs dommages, particulièrement dans le cas d'accidents entre conducteurs. Cependant, ce régime n'est pas parfait car il mène à de difficiles questions d'interprétation qui jouent sur son application. De plus, tout comme pour l'article 29bis, la nature du régime reste floue puisque la notion de faute est bannie pour être ensuite réinsérée. Les victimes ne sont donc pas entièrement préservées des difficultés d'application du système de droit commun de la responsabilité civile.

## **Section 2. La position de la Cour constitutionnelle : l'arrêt du 23 janvier 2002**

Face à la distinction de traitement créée par le paragraphe 2 de l'article 29bis, la question de sa compatibilité avec les principes d'égalité et de non-discrimination consacrés aux articles 10 et 11 de la Constitution fut très rapidement soulevée. Deux questions préjudicielles furent effectivement posées par le tribunal de police de Liège à la Cour constitutionnelle qui y répondit par la négative dans un arrêt du 23 janvier 2002<sup>58</sup>. Le tribunal s'enquit de savoir si le paragraphe 2 de l'article 29bis ne violait pas les articles 10 et 11 de la Constitution en ce qu'il instaure, premièrement, une distinction de traitement entre les conducteurs de véhicules automoteurs de manière générale et les autres usagers de la route et, deuxièmement, en ce qu'il instaure également une distinction de traitement entre les conducteurs de cyclomoteurs et les cyclistes et cavaliers. La Haute juridiction conclut à l'absence de discrimination. Peu de plumes s'élevèrent contre cette décision alors que, selon nous, la logique de la Cour Constitutionnelle est critiquable.

La Cour considéra tout d'abord que la distinction de traitement est basée sur un critère objectif puisque l'article 29bis n'a pas pour but de faciliter l'indemnisation de tous les usagers de la route mais seulement celle des victimes d'une situation qu'elles n'ont pas voulu créer. Suite à quoi, la Cour précisa que le fait de ne pas être conducteur d'un véhicule automobile et le fait de créer un danger en mettant en circulation un véhicule automoteur sur la voie publique constituent des critères objectifs qui justifient la distinction de traitement. Ensuite, la Cour considéra que

---

<sup>57</sup> Cons. rap. M. GALLET, rapport préc. Cass. fr., Ass. Plénière, 6 avril 2007, n°05-81.350 et 05-15.950, [www.courdecassation.fr](http://www.courdecassation.fr), dernière consultation : le 20 novembre 2017.

<sup>58</sup> C.const., 23 janvier 2002, n° 23/2002, R.W., 2001-2002, p. 1425.

l'exclusion des conducteurs n'est pas disproportionnée par rapport à l'objectif légal étant donné que ce sont les véhicules automoteurs qui sont à l'origine de la majorité des accidents de la route et donc des dommages corporels des victimes usagers faibles<sup>59</sup>.

Selon nous, la justification de la Cour constitutionnelle pêche au niveau du critère de l'objectif légitime et de la proportionnalité. En effet, il nous est difficile de cerner en quoi il est plus légitime de protéger les usagers faibles que les conducteurs et en quoi l'exclusion des conducteurs du système d'indemnisation automatique viendrait à permettre une meilleure prise en charge des victimes faibles.

Tout d'abord, selon nous, il n'est pas légitime de vouloir indemniser les usagers faibles en priorité sur les conducteurs parce que les conducteurs sont tout autant soumis au risque de la circulation et consistent en la catégorie de victimes la plus touchée. D'autant plus que parmi les usagers faibles se trouvent les passagers qui peuvent tout autant être à l'origine de la mise en circulation du véhicule dans le cas où ils désirent être emmenés quelque part. L'argument du législateur selon lequel le conducteur est plus à même de commettre une faute de circulation que les passagers n'a pas sa place dans un système de responsabilité objective<sup>60</sup>. Ensuite, on ne perçoit pas en quoi inclure les conducteurs sous l'égide de l'article 29bis constitue un frein à la protection des usagers faibles. Indemniser les deux catégories de victimes est tout à fait envisageable si on sort du schéma de la responsabilité civile.

De plus, la Cour souligne un autre objectif de la loi, au sein de son considérant B.4.2., qui est de diminuer les coûts pesant sur la sécurité sociale. Or étant donné que la plupart des accidentés de la route sont les conducteurs, un grand nombre de dépenses relatives à la prise en charge des victimes de la route restent à charge des assurances maladie-invalidité dans les cas où le conducteur ne parvient pas à identifier un tiers responsable. Par conséquent, selon nous, l'exclusion du conducteur ne constitue pas un moyen proportionné pour atteindre le but visé par le législateur... Cependant, force est de reconnaître que le législateur souhaitait baisser les frais de la sécurité sociale sans obtenir comme conséquence une hausse immodérée des primes d'assurance et de point de vue-là, l'exclusion du conducteur est une solution proportionnelle.

Selon D. Simoens, c'est au sein même de la catégorie des conducteurs que se trouve la réelle discrimination, et plus précisément, entre les conducteurs qui sont propriétaires d'une voiture et ceux qui ne le sont pas<sup>61</sup>. La personne qui crée réellement le risque de la mise en circulation, base

---

<sup>59</sup> Voy. not. le considérant B.4.3 de l'arrêt en question.

<sup>60</sup> D. SIMOENS, « Schendt het verkeersongevallenartikel 29bis W.A.M. de grondwettelijke gelijkheidsbepalingen? », *R.G.D.C./T.B.B.R.*, 2001, p. 609 et 610.

<sup>61</sup> D. SIMOENS, « Art. 29bis WAM en het gelijkheidsbeginsel: is het laatste woord gezegd? », *op. cit.*, p. 1427.

objective de distinction entre les usagers faibles et les usagers « responsables », est alors le conducteur-proprétaire du véhicule. En effet, c'est lui qui est à la base de la mise en circulation du véhicule puisqu'il l'acquiert et c'est lui qui est soumis à l'obligation de payer des primes pour partager la prise en charge des victimes. Le législateur fait porter la charge du risque sur les individus débiteurs de primes d'assurance et donc sur les propriétaires. Selon l'auteur, le raisonnement de la Cour revient à présumer que les conducteurs sont d'office propriétaires du véhicule conduit et ce raisonnement est loin de refléter la réalité, les véhicules étant fréquemment conduits par des membres de la famille, des employés, etc. De plus, la réponse de la Cour présente des conséquences s'éloignant de la volonté première du législateur puisqu'elle revient à favoriser l'absence d'indemnisation automatique plutôt que celle de l'indemnisation automatique la plus étendue possible<sup>62</sup>.

Une récente modification de la loi du 21 novembre 1989 datant de juillet 2017 semble confirmer que le législateur considère le propriétaire comme la personne devant supporter le risque et non le conducteur<sup>63</sup>. Le nouvel article 19bis-17 dispose que lorsqu'un conducteur occasionnel commet un accident de la circulation avec un véhicule dont il n'est pas propriétaire et dont il ignore l'absence d'assurance, il ne peut se voir demander par le Fonds Commun de garantie automobile de rembourser les indemnités versées à la victime. Le fonds doit se retourner contre le propriétaire du véhicule qui est celui qui était censé assurer la voiture et donc assurer que la collectivité puisse fournir une compensation des dommages à celui qui a subi les conséquences de son activité à risque qui est l'introduction d'une voiture dans la circulation.

---

<sup>62</sup> D. SIMOENS, « Art. 29bis WAM en het gelijkheidsbeginsel: is het laatste woord gezegd? », *ibidem*, p. 1428.

<sup>63</sup> Projet de loi modifiant la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicule automoteurs, 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 Lijnen, *Doc. Parl. Ch.*, sess. ord. 2016-2017, n° 54-2414/003, p. 7. Voy. not. le nouvel article 19bis-17 tel que modifié par la loi du 31 mai 2017 modifiant la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, *M.B.*, 12 juin 2017, art. 18.

## **CHAPITRE 2. INCIDENCE DE L'EVOLUTION DE L'ARTICLE 29BIS SUR L'EXCLUSION DU CONDUCTEUR**

L'article 29bis a évolué. Il a été modifié, remodelé et interprété par le législateur et par les cours et tribunaux. Cependant, ces évolutions manquent de logique par rapport à l'exclusion des conducteurs de l'indemnisation automatique. Les conducteurs sont alors doublement victimes. Premièrement, ils sont victimes d'accidents de la circulation et deuxièmement, ils sont victimes d'un système en partie prétorien qui exclut toujours leur indemnisation directe sans juste motivation.

Tout d'abord, le législateur a laissé la définition de la notion de conducteur à l'appréciation des praticiens (Section 1). Ensuite, il a inclus les conducteurs sous le régime de l'article 29bis pour leurs préjudices par ricochet (Section 2). Finalement, la Cour de cassation a permis aux usagers faibles responsables de leurs propres dommages de bénéficier de l'article 29bis (Section 3).

### **Section 1. Qui est le conducteur ?**

La loi du 21 novembre 1989 ne contient pas de définition de la notion de « conducteur ». Il est vrai qu'à priori tout un chacun est à même d'imaginer ce que sous-tend ce terme. Cependant, dans les faits, arrivent souvent des situations borderline où l'attribution de cette qualité aux victimes d'un accident de la circulation n'est pas évidente et peut avoir des conséquences regrettables sur l'indemnisation des victimes. Il en est de même en ce qui concerne la question de la charge de la preuve de la qualité.

#### **Sous-section 1. Une définition casuistique**

Parce que l'exclusion du conducteur est une exception au bénéfice de l'indemnisation automatique, l'attribution de cette qualité est une question de fait. Il revient d'apprécier *in concreto* si la personne présumée avoir conduit la voiture remplissait les critères de la définition au moment de l'impact<sup>64</sup>. Les cours et tribunaux mettent un point d'honneur à interpréter de manière la plus restreinte possible la notion de conducteur afin d'éviter que trop de victimes ne soient soumises au régime de la responsabilité civile classique pour faute, preuve que les magistrats considèrent que ce système n'est pas favorable à l'indemnisation des victimes<sup>65</sup>. Cette

---

<sup>64</sup> B. DUBUISSON, « 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. 167.

<sup>65</sup> Th. VERHEYEN, « Het begrip "bestuurder" (art. 29bis WAM) verder uitgeklaard door het Hof van Cassatie », note sous Cass., 15 juin 2015 et 7 septembre 2015, *R.A.B.G.*, 2016, p. 127 ; Av. gén. J.-M. GENICOT, concl. préc. Cass., 18 mai 2012, *Pas.*, I, 2012, p. 1124 ; Th.-L. EEMAN, G. DE RIDDER, A.-M. NAVEAU, « L'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 », *Bull. Ass. – De Verz.*, 2008, p. 128 ; C. VERDURE, « La notion de conducteur », *For. Ass.*, 2006, p. 8 ; B. DUBUISSON, « Questions diverses : l'application de la loi dans le temps et dans l'espace,

constatation contraste avec la définition de la notion développée dans le cadre de l'article 3 de la loi du 21 novembre 1989. Ce dernier dispose des responsabilités à couvrir par le contrat d'assurance. La doctrine et la jurisprudence conçoivent de manière large le conducteur dans ce contexte car il revient de protéger le plus de victimes en couvrant la responsabilité d'un maximum de personnes. Sous l'article 29*bis*, par contre, il convient de protéger un maximum de personnes en restreignant la notion de « conducteur »<sup>66</sup>. Selon L. Cornelis, la considération de savoir s'il faut ou non donner une interprétation restrictive à la notion de conducteur est inutile parce qu'étant donné que la notion n'est pas à apprécier *in abstracto*, son attribution dépendra de toutes les causes et faits propres<sup>67</sup>.

Aujourd'hui tant au sein de la doctrine qu'au sein de la jurisprudence, on retrouve deux définitions de base reprises et adaptées par les praticiens en fonction des spécificités des situations auxquelles ils sont confrontés. La première, développée par le professeur D. Simoens, définit le conducteur comme étant « 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 »<sup>68</sup>. La deuxième, proposée par le professeur B. Dubuisson, conçoit le conducteur comme « 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>69</sup>.

La Cour de cassation s'est approprié ces définitions en partant de celle proposée par la Cour de Justice du Benelux dans le contexte de l'interprétation de la Convention relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile, selon laquelle, le conducteur est « celui qui conduit le véhicule de manière effective et indépendante et assume ainsi, en fait, la responsabilité de la conduite »<sup>70</sup>. Selon la Cour de cassation, dans un arrêt du 18 mai 2012, le conducteur est « la personne qui conduit le véhicule automoteur au moment de l'accident, c'est-à-dire celle qui, à ce

---

le préjudice par répercussion, la situation du conducteur », *ibidem*, p. 165. Voy. not. Pol. Liège, 20 septembre 2001, *R.G.A.R.*, 2002, n° 13621.

<sup>66</sup> B. DE CONINCK et B. DUBUISSON, « L'indemnisation automatique des usagers faibles, victimes d'accidents de la circulation. Rapport belge », *L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation en Europe*, Recueil des travaux du GRERCA, Bruxelles, Bruylant, 2015, p. 34 ; C. VAN SCHOU BROECK en T. MEURS, *Vergoedingsregeling zwakke weggebruiker (art. 29bis WAM-wet)*, Mechelen, Kluwer, 2013, p. 20.

<sup>67</sup> L. CORNELIS, « De objectieve aansprakelijkheid voor motorrijtuigen », *op. cit.*, p. 528.

<sup>68</sup> D. SIMOENS, « De gewijzigde vergoedingsregel ten voordele van voetgangers, fietsers en passagiers », *op.cit.*, p. 220.

<sup>69</sup> B. DUBUISSON, « 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>70</sup> C.J.Benelux, 8 décembre 1994, *Benelux Jur.*, 1994, p. 92. Voy. not. Cass., 18 mai 2012, *Pas.*, 2012, p. 1121 ; Cass., 13 avril 2007, *R.D.C.*, 2007, p. 797.

moment, en exerce le contrôle par l'utilisation des moyens mécaniques donnant la possibilité d'imprimer une direction au véhicule et qui maîtrise ainsi la puissance du moteur »<sup>71</sup>.

L'ensemble des cours et tribunaux reprennent et adaptent ces définitions<sup>72</sup>. Par exemple, le tribunal de police de Liège, mixant les deux propositions modèles, a donné une définition du conducteur selon laquelle « le conducteur est la personne qui conduit le véhicule automoteur au moment de l'accident, c'est-à-dire celui qui, à ce moment, en exerce le contrôle effectif, sans qu'il soit requis nécessairement qu'il occupe le siège du conducteur »<sup>73</sup>.

Le législateur français ne donna pas non plus de définition du conducteur lors de la rédaction de la loi Badinter, laissant aux praticiens la liberté d'en dessiner les contours par eux-mêmes lorsque la pratique le solliciterait. Malheureusement, la Cour de cassation n'a jamais donné sa propre définition et ne semble pas se référer à une version proposée par la doctrine. Certains y voient la preuve que la Cour ne souhaite pas être enfermée dans un cadre lorsqu'il lui revient de décider de la légalité des décisions de fond<sup>74</sup>. Cependant, certains critères essentiels à la qualité de conducteur peuvent être extraits à la lecture de ses arrêts. On peut ainsi avancer que, le conducteur, au regard de l'article 4 de la loi Badinter, est la personne qui possède la maîtrise effective et matérielle du véhicule, c'est-à-dire des moyens de locomotion ou encore des commandes, et qui, de ce fait, met le véhicule en mouvement<sup>75</sup>.

De ces définitions, il est possible de mettre en exergue trois éléments caractéristiques de la notion de « conducteur ». Le premier est un élément matériel, c'est-à-dire posséder le contrôle du véhicule, le deuxième est un élément temporel, le moment de l'accident et le dernier est un élément géographique, ou plutôt l'absence d'élément géographique, puisque les définitions ne requièrent pas que le conducteur soit derrière le volant. Ces éléments sont cumulatifs.

---

<sup>71</sup> Cass., 18 mai 2012, *Pas.*, 2012, p. 1121.

<sup>72</sup> Civ. Bruxelles, 14 avril 2015, *C.R.A.*, 2015, p. 37 ; Civ. Nivelles, 29 septembre 2010, *R.G.A.R.*, 2011, n°14.719 ; Civ. Namur, 28 novembre 2008, *J.J.Pol.*, 2009, p. 120 ; Pol. Gand, 22 octobre 2007, *Bull. Ass.*, p. 69 ; Pol. Charleroi, 19 février 2004, *R.G.A.R.*, 2005, n°14.050.

<sup>73</sup> Pol. Liège, 20 septembre 2001, *R.G.A.R.*, 2002, n° 13.621, note N. ESTIENNE, « La détermination de la qualité de conducteur ».

<sup>74</sup> Chr. PASTOR, « Indemnisation de la victime. Le conducteur est celui qui a la maîtrise du véhicule », *Jurisp. Auto.*, 2013, <http://www.argusdelassurance.com/jurisprudences/jurisprudence-ja/le-conducteur-est-celui-qui-a-la-maitrise-du-vehicule.63700>, dernière consultation : le 9 juillet 2018.

<sup>75</sup> G. VINEY, *L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation*, Paris, L.G.D.J., 1992, p. 38.

### §1. L'élément matériel : le contrôle du véhicule

En ce qui concerne l'élément matériel, la qualité de conducteur consiste dans le contrôle du véhicule. Le conducteur doit pouvoir lui faire imprimer une direction<sup>76</sup>.

A priori, le conducteur est le maître du véhicule inséré dans la circulation. Cependant, la jurisprudence n'est pas uniforme en ce qui concerne l'exigence de voir le véhicule inséré dans la circulation. Ainsi, selon le tribunal civil de Verviers, ne sera pas considérée comme conductrice la personne dont la voiture est emboutie alors qu'elle est derrière le volant sur une place de stationnement<sup>77</sup>. Le tribunal conclut que la victime n'avait pas le contrôle du véhicule puisqu'elle se trouvait sur le côté de la chaussée et considéra le fait que le moteur était en marche comme non important. Par contre, sera considérée comme conductrice la personne subissant un impact similaire alors que le véhicule est à l'arrêt durant un feu rouge<sup>78</sup>. La distinction entre les deux hypothèses repose sur le fait que dans le premier cas, le véhicule n'est pas en tant que tel inséré dans la circulation alors que dans le deuxième cas oui. Cependant, la Cour de cassation a décidé que le simple fait d'avoir quitté la circulation ne rend pas le conducteur usager faible mais qu'il faut en priorité observer s'il avait encore le contrôle du véhicule au moment de l'accident<sup>79</sup>. Cette appréciation est sévère car elle revient à exclure de l'indemnisation des victimes en dehors du risque de la circulation routière.

Le critère de contrôle n'est plus rempli dès que le conducteur quitte son véhicule. Il devient alors usager faible dans le cas où il subit un accident ultérieur<sup>80</sup>, peu importe l'endroit où le véhicule est stationné (sur la bande d'arrêt d'urgence de l'autoroute, par exemple)<sup>81</sup>. La Cour de cassation française adopte la même position<sup>82</sup>.

Avant un arrêt de la Cour de cassation du 7 septembre 2015<sup>83</sup>, il était d'acceptation générale que la gestion de la puissance du moteur faisait partie de l'élément matériel de contrôle. En effet, il semblait ne pas faire de doute que gérer la direction du véhicule impliquait la gestion de la puissance du moteur<sup>84</sup>. La Cour de cassation le précisait même dans sa définition de la notion en

---

<sup>76</sup> L. CORNELIS, « De objectieve aansprakelijkheid voor motorrijtuigen », *op. cit.*, p. 528.

<sup>77</sup> Civ. Verviers, 15 novembre 2006, *CRA-VAV*, 2007, p. 161.

<sup>78</sup> 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 », *Circulation routière et responsabilité*, Limal, Anthemis, 2012, p. 70 ; Th. PAPART, « Sur la notion de conducteur... », note sous Civ. Verviers, 15 novembre 2006, *CRA-VAV*, 2007, p. 164.

<sup>79</sup> Cass., 7 juin 2012, *Bull. ass.*, 2012, p. 477.

<sup>80</sup> Pol. Anvers, 4 juin 2014, *J.J.Pol.*, 2015, p. 65 ; Pol. Liège, 20 septembre 2001, *R.G.A.R.*, 2002, n° 13.621.

<sup>81</sup> Cass., 13 mai 2016, *R.G.A.R.*, 2016, n° 15.330.

<sup>82</sup> Cass. fr., Civ. 2<sup>e</sup>, 4 décembre 1985, n° 84-13226, [www.juritravail.com/jurisprudence](http://www.juritravail.com/jurisprudence).

<sup>83</sup> Cass., 7 septembre 2015, *R.G.A.R.*, 2015, n° 15.245.

<sup>84</sup> Voy. not. 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. 70.

2012<sup>85</sup>. L'immixtion du passager dans la conduite ne semblait pas transformer ce dernier en conducteur, qu'il tire le volant ou le frein à main, parce qu'il n'avait pas en tant que telle la maîtrise du véhicule<sup>86</sup>. Désormais, notre Cour de cassation semble considérer le contraire. Dans l'arrêt précité, elle considéra que les juges d'appel avaient pu légalement estimer que le passager était devenu conducteur en tirant le volant puisqu'il avait ainsi obtenu le contrôle du véhicule en ayant une maîtrise suffisante de celui-ci.

Cet arrêt porte à confusion et est critiquable quant au principe de définir de manière stricte la notion de conducteur. La Cour a définitivement élargi la définition du conducteur puisque désormais il suffit de manipuler le volant pour obtenir cette qualité, la maîtrise de la puissance du moteur n'étant plus déterminante. Bien qu'il soit nécessaire d'identifier une personne responsable afin d'offrir l'indemnisation automatique aux autres victimes, la Cour ici accepte qu'il y ait deux conducteurs pour un même trajet et prive ainsi l'un des deux du bénéfice de l'article 29bis. Cela va à l'encontre de la jurisprudence et de la doctrine établie sur le sujet ainsi que de la sémantique du mot conducteur. En effet, il est difficile de concevoir qu'une personne assise à côté de la personne derrière le volant et qui n'a pas accès à l'ensemble des moyens de direction du véhicule soit considérée comme un conducteur. De plus, si la Cour de cassation décide d'élargir la définition du conducteur, il n'y aura légitimement plus lieu à distinguer la jurisprudence relative à l'article 3 et à l'article 29bis<sup>87</sup>. Il est intéressant de comparer cet arrêt avec un arrêt de la Cour du 13 avril 2007 où elle avait considéré que le copilote se penchant par la fenêtre lors d'un rallye pour éviter que la voiture ne dévie n'était pas un conducteur au sens de l'article 29bis car il n'exerçait aucune influence d'une quelconque façon sur la conduite du véhicule<sup>88</sup>. La Haute juridiction rejeta la large définition du conducteur avancée par les assureurs comme étant la personne ayant *in concreto* la maîtrise du véhicule via certains moyens<sup>89</sup>.

Désormais, la Cour semble accepter cette définition mais tout se joue sur des questions de fait. Dans un arrêt de 2016, la Cour définit le conducteur de manière assez succincte comme « la personne qui conduit le véhicule automoteur au moment de l'accident, c'est-à-dire celle qui, à ce

---

<sup>85</sup> Cass. 18 mai 2012, *Pas.*, 2012, p. 1121.

<sup>86</sup> J.-L. FAGNART, « Article 29bis-Vingt ans de controverses », *L'assurance R.C. auto : les 25 ans de la loi du 21 novembre 1989*, Limal, Anthemis, 2014, p. 62. Voy. not. Civ. Bruxelles, 12 avril 2002, *R.G.A.R.*, 2003, n°13.715 ; Pol. Bruges, 23 novembre 1998, *R.G.A.R.*, 2000, n°13.314.

<sup>87</sup> Th. VERHEYEN, « Het begrip "bestuurder" (art. 29bis WAM) verder uitgeklaard door het Hof van Cassatie », *op. cit.*, p. 131 et 133.

<sup>88</sup> Cass., 13 avril 2007, *R.D.C.*, 2007, p. 797.

<sup>89</sup> P. JADOUL et C. EYBEN, « L'indemnisation automatique des "usagers faibles" dans la jurisprudence de la Cour de cassation (2000-2007) », *Liber Amicorum Michel Mahieu*, sous la coordination de S. Van Drooghenbroeck et F. Tulkens, , Larcier, Bruxelles, 2008, p. 217.

moment, en a la maîtrise. »<sup>90</sup>. Elle évite donc d'énumérer les moyens de maîtrise du véhicule. D. Simoens avait souligné que la Cour était extrêmement généreuse dans l'arrêt de 2007 car elle limitait fortement l'exclusion de l'indemnisation automatique mais était également logique car il ne pouvait y avoir deux conducteurs<sup>91</sup>. Depuis 2015, la Cour semble avoir relativisé cette générosité et avoir accepté d'identifier deux conducteurs successifs. Selon la doctrine, cet arrêt est bienvenu car il assure une certaine sécurité juridique sur la question qui se révélait problématique auparavant<sup>92</sup>. Pourtant, la décision apporte tout de même un manque de clarté et donc de sécurité juridique. En effet, il convient maintenant de définir des niveaux de maîtrise du véhicule, critère absent de la définition dans le passé et qui pourrait s'avérer compliqué dans la pratique. De plus, il peut être considéré que cet arrêt ne fait pas réellement jurisprudence étant plutôt une décision d'opportunité. En effet, la Cour de cassation a souhaité protéger le conducteur de base et lui offrir l'indemnisation automatique parce qu'il n'était pas à la source de l'accident. Cette décision est tributaire des faits à la cause parce que le passager était en état d'ébriété lorsqu'il s'empara du volant. Ainsi, si le conducteur d'origine avait gardé cette qualité, les deux victimes auraient obtenu réparation du même assureur, l'une sur base de l'article 1382 du Code civil, l'autre sur base de l'article 29bis<sup>93</sup>.

La Cour de cassation française a adopté la position contraire sur la question. Il semble ressortir de sa jurisprudence que la maîtrise du moteur du véhicule est un élément essentiel de la détermination de la qualité de conducteur. Dans un arrêt du 23 mars 2017, la Cour avança que ce n'est pas parce que le passager tira violemment sur le volant que la personne assise derrière avait perdu le contrôle du véhicule<sup>94</sup>. Dans un arrêt plus ancien, datant de 2000, la Cour avait considéré que la personne qui avait tiré sur le volant et appuyé sur la cuisse de la personne siégeant à sa gauche devait être indemnisée comme conducteur<sup>95</sup>. Ainsi, le passager français ne deviendra conducteur que s'il a la maîtrise de tous les moyens de direction du véhicule.

Auparavant, au regard de l'article 3 de la loi du 21 novembre 1989 et des articles 2.13 et 8.3 du Code de la route<sup>96</sup>, la Cour de cassation avait développé une conception large de la notion de

---

<sup>90</sup> Cass., 13 mai 2016, *R.G.A.R.*, 2016, n°15.330.

<sup>91</sup> D. SIMOENS, « Is een co-piloot een bestuurder? », note sous Cass., 13 avril 2007, *R.W.*, 2007-2008, p. 1078.

<sup>92</sup> Th. VERHEYEN, « Het begrip "bestuurder" (art. 29bis WAM) verder uitgeklaard door het Hof van Cassatie », *op. cit.*, p. 133.

<sup>93</sup> B. DUBUISSON, « Le passager impétueux qui devient conducteur... deux fois puni », obs. sous Cass. 7 septembre 2015, *J.L.M.B.*, 2015, p. 2006.

<sup>94</sup> Cass. fr., Civ. 2<sup>e</sup>, 23 mars 2017, n°15-25585, [www.juritravail.com](http://www.juritravail.com).

<sup>95</sup> Cass. fr., Civ. 2<sup>e</sup>, 31 mai 2000, n° 98-21203, [www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr).

<sup>96</sup> Arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique « Règlement de la circulation », *M.B.*, 9 décembre 1975, Version en vigueur à partir du 20 août 2017, art. 2.13 et 8.3.

conducteur qui fut critiquée parce qu'allant à l'encontre du sens commun de la notion et ne faisant pas sens non plus au regard de la logique de la loi<sup>97</sup>. La Cour considéra en effet que la notion de conducteur ne requérait pas de critère de contrôle mais simplement de mettre en mouvement le véhicule, cela même par inattention. Ainsi, furent considérés comme conducteurs, l'individu mettant en marche le moteur de la voiture dans le seul but d'allumer le chauffage ou l'individu poussant son véhicule en panne sur la voie publique<sup>98</sup>. Déjà critiqués du point de vue de la logique du Code de la route car elles distinguent les critères de contrôle et de mise en mouvement<sup>99</sup>, ces considérations sont à bannir dans le cadre de l'article 29bis car elles élargissent au-delà de l'entendement la définition du conducteur. Cependant, il arrive de trouver au sein de la jurisprudence, certains arrêts qui s'inscrivent dans la lignée de la Cour de cassation mais au regard de l'article 29bis. Ces arrêts ne sont pas corrects en droit. Notamment, la cour d'appel de Bruxelles considéra comme conducteur un enfant de 15 ans qui avait mis le contact pour écouter la radio, allumé le moteur par inadvertance et embouti une voiture voisine. La cour utilisa une définition fautive du conducteur en acceptant que celui qui met le véhicule en mouvement par un usage erroné puisse obtenir la qualité de conducteur alors qu'il est évident qu'un adolescent n'ayant aucune connaissance du fonctionnement des véhicules à moteur ne puisse être responsable de la conduite<sup>100</sup>.

Par contre, au regard de cette jurisprudence s'est posée la question d'un élément intentionnel à ajouter à l'élément matériel de la définition. Faut-il que le conducteur ait eu la volonté de mettre en mouvement le véhicule ? La réponse n'est pas évidente en ce qui concerne l'article 29bis, rien ne se déduisant du texte<sup>101</sup>. Selon nous, un élément volontaire est nécessaire et inhérent au concept de « maîtrise du véhicule ». En effet, il est difficile de concevoir qu'une personne possède la maîtrise du véhicule au moment de l'accident et donc de ses moyens de motricité alors qu'elle ne s'était pas préparée à mettre en marche le véhicule. Pour pouvoir avoir une réelle maîtrise du véhicule, pour vouloir lui faire imprimer une direction précise, il faut au départ, avoir voulu la mettre en mouvement.

---

<sup>97</sup> J.-L. FAGNART, « Examen de jurisprudence (1981-1990)-Les assurances terrestres », *R.C.J.B.*, 1992, p. 73.

<sup>98</sup> Cass., 30 juin 1981, *Pas.*, 1981, p. 1255 ; Cass., 23 octobre 1973, *Pas.*, 1974, p. 203.

<sup>99</sup> Voy. not. C. VERDURE, « La notion de conducteur », *op. cit.*, p. 5 et 6 ; J.-L. FAGNART, « Examen de jurisprudence (1981-1990) - Les assurances terrestres », *op. cit.*, p. 73. L'auteur souligne qu'au sein de l'article 2.13 du Code de la route est requis du conducteur d'assurer la « direction » du véhicule et qu'il est donc illogique de considérer comme conducteurs des personnes qui ne manipulent pas l'organe de direction de l'engin.

<sup>100</sup> Bruxelles, 28 juin 1999, *R.G.A.R.*, 2001, n° 13.458.

<sup>101</sup> B. DUBUISSON, « 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. 167 et 168.

En revanche, la Cour de cassation française a répondu à cette question. Bien que, comme notre Cour de cassation, la Haute juridiction française ait adopté une conception restrictive de la notion, elle ne requiert pas d'élément intentionnel dans la qualité de conducteur. Elle a considéré en 2013 que le fait pour un mineur de mettre le contact afin d'écouter la radio et, par ce fait, de mettre en mouvement la voiture faisait de lui un conducteur sans devoir avoir égard au fait qu'il n'avait pas voulu déplacer le véhicule<sup>102</sup>. Selon nous, cet arrêt est critiquable car consistait uniquement en une décision d'opportunité pour permettre l'action directe de la sœur du prétendu conducteur blessée par le véhicule alors qu'elle se trouvait en dehors de celui-ci.

Bien qu'à priori, la conception du conducteur comme la personne contrôlant un véhicule inséré dans la circulation paraisse entièrement logique, on remarque que cette définition est inextricablement dépendante des faits de l'affaire en cause et de ce fait, est subjective de l'appréciation du tribunal. La pierre angulaire de l'attribution de la qualité de conducteur repose sur la notion de contrôle mais *de facto* ne se joue qu'à un fil et peut aboutir à des situations opposées en fonction de minimes détails. En effet, la différence entre une personne dont la voiture est percutée à l'arrêt dans une place de stationnement et celle se trouvant devant un feu rouge est minime mais pourtant les victimes seront soumises à deux régimes légaux distincts pour la réparation de leurs dommages. L'absence de définition légale du conducteur et l'évolution de la jurisprudence autour du concept est source d'insécurité juridique. Dans de nombreux cas d'accidents de la circulation, il sera difficile pour les victimes de savoir si elles seront qualifiées de conducteur ou pas. Et les enjeux relatifs sont conséquents puisqu'ils impliquent l'exclusion du bénéfice de l'indemnisation automatique. La situation est regrettable.

## §2. L'élément temporel : le moment de l'accident.

La personne qualifiée de conductrice doit avoir présenté cette qualité « au moment de l'accident ». Cette personne doit donc avoir eu le contrôle du véhicule lorsque l'impact survint. Ainsi, le tribunal de police de Bruges considéra qu'une passagère tenant le volant pour laisser le conducteur s'enduire les mains de crème n'est pas conducteur dès lors que son compagnon reprend le volant juste au moment de l'impact<sup>103</sup>.

La situation du conducteur éjecté de son véhicule et qui subit un deuxième choc a posé question au regard du critère du moment de l'accident. La problématique reposait sur le fait de savoir si lors du deuxième accident le conducteur avait perdu cette qualité et pouvait bénéficier de l'article 29bis pour une partie de ses dommages. Certains auteurs considéraient que le conducteur éjecté

---

<sup>102</sup> Cass. fr., Civ. 2<sup>e</sup>, 28 mars 2013, n°12-17.548, [www.juritravail.com/jurisprudence](http://www.juritravail.com/jurisprudence).

<sup>103</sup> Pol. Bruges, 23 novembre 1998, *R.G.A.R.*, 2000, n°13.314.

après un premier accident devenait un usager faible au regard de ses dommages subis par le deuxième choc puisqu'il n'était plus en tant que tel aux commandes de son véhicule<sup>104</sup>. D'autres considéraient que le conducteur ne pouvait pas changer de qualité au cours d'un même accident car faire bénéficier de la loi un conducteur qui ne porte pas sa ceinture et non celui qui portant sa ceinture reste coincé dans son véhicule au moment du deuxième choc était contraire à l'équité. De plus, ils soulignaient la difficulté pratique qu'il y aurait à déterminer les dommages imputables au premier ou au deuxième choc<sup>105</sup>. Ces derniers reconnaissaient la possibilité d'une dérogation lorsqu'il était possible de distinguer deux accidents distincts en fonction de la période de temps écoulée entre les deux chocs<sup>106</sup>. Selon le tribunal civil de Nivelles, le conducteur devenait usager faible « dès lors qu'il n'a plus la maîtrise de son véhicule, ne peut plus lui donner une direction effective et n'est plus sous l'influence de l'énergie cinétique du véhicule »<sup>107</sup>.

C'est dans ce sens que la Cour de cassation a résolu la problématique en 2012<sup>108</sup>. Elle a conclu que « la seule circonstance qu'un conducteur est éjecté de son véhicule et heurte le sol (...) 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 ». L'avocat général Genicot, dans son avis précédent l'arrêt, se plongeait dans une démonstration remarquable des effets de la dynamique des chocs consécutifs constituant un seul et même accident<sup>109</sup>. D'un point de vue purement mécanique, les conducteurs par leur activité de conduite participent activement au déclenchement des mécanismes incontrôlables de la physique dont ils deviennent objets par la suite dans une dynamique dommageable. Dès lors, le moment de l'accident doit englober l'ensemble des étapes, de l'éjection jusqu'à l'immobilisation. Seulement à partir de ce moment-là, une deuxième séquence pourra être distinguée. Les juges du fond ont adopté ce raisonnement. En 2015, le tribunal de première instance de Bruxelles a repris mot pour mot la décision de la Haute juridiction alors que par le passé, il avait adopté le raisonnement selon lequel dès que le conducteur était éjecté du véhicule, il perdait le contrôle de celui-ci et donc pouvait bénéficier de l'article 29bis<sup>110</sup>.

---

<sup>104</sup> D. SIMOENS, «De gewijzigde vergoedingsregel ten voordele van voetgangers, fietsers en passagiers», *op. cit.*, p. 220.

<sup>105</sup> Av. gén. J.-M. GENICOT, concl. préc. Cass., 18 mai 2012, *Pas.*, 2012, p. 1124 ; J. MUYLDERMANS, *op. cit.*, p. 63 et 64 ; B. DUBUISSON, « 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. 169.

<sup>106</sup> C. VAN SCHOU BROECK en T. MEURS, *op. cit.*, p. 20 ; B. DUBUISSON, « Questions diverses : l'application de la loi dans le temps et dans l'espace, le préjudice par répercussion, la situation du conducteur », *ibidem*, p. 169.

<sup>107</sup> Civ. Nivelles, 29 septembre 2010, *R.G.A.R.*, 2011, n°14.719.

<sup>108</sup> Cass., 18 mai 2012, *Pas.*, 2012, p. 1121.

<sup>109</sup> Av. gén. J.-M. GENICOT, concl. préc. Cass., 18 mai 2012, *Pas.*, 2012, p. 1124.

<sup>110</sup> Civ. Bruxelles, 14 avril 2015, *C.R.A.*, 2015, p. 37 ; Civ. Bruxelles, 9 décembre 2011, *R.G.A.R.*, 2012, n°14893.

Il faut dans un premier temps reconnaître que la Cour de cassation a été résolument utile en statuant ainsi en 2012. Elle a fait preuve de cohérence et a résolu la question de manière logique afin d'assurer l'équité entre les conducteurs. Cependant, d'autres difficultés peuvent être identifiées. La Cour exclut désormais davantage de personnes de l'indemnisation automatique à cause d'une lourde charge de la preuve. Dans un premier temps, les praticiens sont amenés à se poser la question des séquences de l'accident en devant distinguer l'évènement ayant causé les lésions. Et dans un deuxième temps, il convient de distinguer les dommages subis en tant que victime faible et en tant que conducteur<sup>111</sup>. Cela pourrait s'avérer être, dans les faits, un exercice fort difficile requérant des examens médicaux plus approfondis étant donné la nature de ce type d'accidents de la circulation où tout s'enchaîne rapidement sans témoins attentifs.

La Cour de cassation a confirmé sa jurisprudence dans un arrêt du 19 juin 2015 mais n'a pas donné de lignes directrices quant à la preuve à amener pour prouver l'indépendance des accidents<sup>112</sup>. Elle a considéré que les juges d'appel n'avaient pas suffisamment justifié leur décision lorsqu'ils conclurent que la victime était devenue victime faible car il était question de deux phases successives d'un même processus d'accident et qu'un bref intervalle de temps s'était écoulé entre les deux collisions. La question de savoir comment amener la preuve d'un deuxième accident distinct du premier reste ouverte. Deux voies de réponse sont possibles. La première est de considérer que la quasi-simultanéité des accidents fait conserver la qualité de conducteur. Cependant, on ne peut pas considérer ce critère comme absolu car cela reviendrait à rajouter une condition de temps à la définition, ce qui ne découle absolument pas du texte légal<sup>113</sup>. La deuxième, dans la lignée de l'avis de l'Avocat général Genicot sous l'arrêt de 2012, est de considérer l'énergie cinétique et de la dynamique de l'accident qui terminerait à l'immobilisation de la victime. Le problème dans ce cas-ci serait celui de la charge de la preuve qui peut s'avérer extrêmement difficile pour les parties<sup>114</sup>.

De plus, on peut dire que le raisonnement de la Cour est logique quant aux règles physiques de la cinétique et du dynamisme de l'accident mais non au niveau de la logique d'exclusion légale du conducteur de l'article 29bis et plus particulièrement du lien causal. En effet, le conducteur est exclu de l'indemnisation directe parce que c'est lui qui crée le risque d'accident de par l'insertion dans la circulation de son véhicule. Or selon la théorie de l'équivalence des conditions, même si

---

<sup>111</sup> J. MUYLDERMANS, *op. cit.*, p. 63 et 64.

<sup>112</sup> Cass., 19 juin 2015, *R.A.B.G.*, 2016, p. 131.

<sup>113</sup> Th. VERHEYEN, « Het begrip "bestuurder" (art. 29bis WAM) verder uitgeklaard door het Hof van Cassatie », *op. cit.*, p. 129 ; C. VAN SCHOUBROECK et T. MEURS, *op. cit.*, p. 25.

<sup>114</sup> Th. VERHEYEN, « Het begrip "bestuurder" (art. 29bis WAM) verder uitgeklaard door het Hof van Cassatie », *ibidem*, p. 130.

le deuxième accident intervient indépendamment de la première collusion, il survient tout de même comme une conséquence du premier risque créé, bien qu'accompli, puisqu'il ne serait pas parvenu si dès le départ, la victime n'avait pas subi le premier accident<sup>115</sup>. Cependant, à l'avenir, selon l'avant-projet de loi portant modification du Code civil, l'application du principe de la condition *sine qua non* pourra être tempérée lorsque elle mène à étendre de manière déraisonnable le lien entre le fait générateur de responsabilité et le dommage<sup>116</sup>.

Il irait probablement d'une interprétation trop extensive du raisonnement de la Cour dans ses arrêts du 18 mai 2012 et du 19 septembre 2015 de voir un plaidoyer de la Haute juridiction en faveur de l'élargissement de l'article 29bis aux conducteurs. Il reste que cette jurisprudence n'est pas complètement compatible avec les raisons de l'exclusion du conducteur du régime. Le tribunal de police de Liège a considéré qu'il n'est pas aberrant d'accepter la dissociation des statuts conducteur et piéton pour une même personne au vu de l'objectif de la loi qui est avant tout une loi d'indemnisation<sup>117</sup>. Loin de nous l'idée de critiquer cet objectif mais si l'on se place du point de vue de l'indemnisation des conducteurs, on aperçoit que leur exclusion ne tient qu'à d'infimes constatations de fait dans bien des cas alors que les conséquences sont bien moins infimes. C'est pourquoi cette indemnisation devrait inclure les conducteurs.

La Cour de cassation française s'est également posé la question au regard de la loi « Badinter » et c'est probablement dans sa jurisprudence que notre Haute juridiction a trouvé son inspiration. Elle estime qu'un conducteur éjecté n'est plus conducteur dès lors qu'il a perdu le contrôle de son véhicule sauf dans des circonstances menant à distinguer une « unité d'accident »<sup>118</sup>. Cet accident unique dépend d'un critère de distance entre la personne éjectée et son véhicule ainsi que d'un critère de temporalité entre les collisions successives. La victime ne sera plus conductrice si elle a été éjectée assez loin de son véhicule et si elle s'est fait heurter après un certain laps de temps tel qu'elle n'est plus soumise à l'énergie cinétique de l'engin<sup>119</sup>. Cette position revient à se

---

<sup>115</sup> Th. VERHEYEN, « Het begrip “bestuurder” (art. 29bis WAM) verder uitgeklaard door het Hof van Cassatie », *ibidem*, p. 130.

<sup>116</sup> Avant-projet de loi portant insertion des dispositions relatives à la responsabilité extracontractuelle dans le nouveau Code civil, 30 mars 2018, <https://justice.belgium.be/fr/bwcc>, art. 5.162, Avant-projet de loi portant insertion des dispositions relatives à la responsabilité extracontractuelle dans le nouveau Code civil, Exposé des motifs, 30 mars 2018, <https://justice.belgium.be/fr/bwcc>, p. 91.

<sup>117</sup> Pol. Liège, 20 septembre 2001, *R.G.A.R.*, 2002, n°13.562.

<sup>118</sup> N. ESTIENNE et D. de CALLATAÏ, « Le point sur l'indemnisation 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 C.U.P., 2002, p. 140 et 141.

<sup>119</sup> Chr. RADE, « Les acquis et les zones d'ombre de l'interprétation jurisprudentielle de la loi du 5 juillet 1985. Le régime d'indemnisation des victimes », *op. cit.*, p. 45 ; H. DE RODE, « Les limites du droit à l'indemnisation. Catégories de victimes. Faute inexcusable », *op. cit.*, p. 85.

demander, tout comme en droit belge, si la victime a subi deux accidents distincts ou si elle a subi l'ensemble de ses dommages suite à un seul et même accident comprenant plusieurs séquences.

### §3. L'élément géographique

Il est également possible d'identifier un critère géographique ou plutôt l'absence de critère géographique. Les magistrats précisent dans de nombreux cas que le conducteur n'est pas obligé d'occuper le siège conducteur<sup>120</sup>. Cependant, ce ne sera que dans un nombre réduit de cas qu'une telle conception du conducteur sera acceptée. Par exemple, tel pourrait être le cas du moniteur d'auto-école<sup>121</sup>, du conducteur éjecté toujours considéré comme conducteur dans la deuxième phase du choc ou encore du passager qui tourne le volant... Cependant, on peut regretter cette précision dans la définition car elle vient offrir la possibilité aux cours et tribunaux d'élargir la conception du conducteur par rapport à l'acceptation usuelle du terme, ce qui est à contre-courant de la définition stricte de la notion ou même encore de considérer qu'il y a deux conducteurs, ce qui privera davantage de personnes de l'indemnisation automatique<sup>122</sup>.

La question semble plus compliquée chez nos voisins français. La Cour de cassation française semble considérer que le fait d'être aux commandes du véhicule l'emporte sur la mise en mouvement puisqu'elle a décidé, en 2012, que la personne qui a les deux pieds à terre à l'arrêt alors qu'elle est en train de mettre son casque au milieu de la chaussée doit être considérée comme étant conductrice<sup>123</sup>. Le critère géographique semble dès lors être suffisant. Il suffit d'être derrière les commandes pour être considéré comme conducteur. De plus, il semblerait qu'il faille ne pas se trouver assis ailleurs qu'à la place du conducteur<sup>124</sup>. Tel est l'avis de la Cour dans son arrêt du 23 mars 2017 où elle considère que le passager ivre qui tire le volant ne devient pas conducteur<sup>125</sup>. Cependant, la position de la Cour n'est pas certaine puisqu'en 2000, elle avait conclu différemment en ce qui concerne le passager qui avait tiré sur le volant et poussé sur la cuisse du premier conducteur<sup>126</sup>.

---

<sup>120</sup> Pol. Charleroi, 19 février 2004, *R.G.A.R.*, 2005, n°14.050 ; Civ. Bruxelles, 12 avril 2002, *R.G.A.R.*, 2003, n°13.715 ; Pol. Liège, 20 septembre 2001, *R.G.A.R.*, 2002, n° 13.621.

<sup>121</sup> Corr. Arlon, 7 mars 1967, *J.L.M.B.*, 1966, p 952.

<sup>122</sup> H. DE RODE, «Les limites du droit à l'indemnisation. Catégories de victimes. Faute inexcusable», *op. cit.*, p. 86.

<sup>123</sup> Cass. fr., Civ. 2e, 29 mars 2012, n° 10-28.129, <https://www.juritravail.com/jurisprudence/>.

<sup>124</sup> S. CHANH, « Faute exclusive d'indemnisation. Le conducteur, victime de la loi du 5 juillet 1985 ? », *Jurispr. Auto.*, 2012, note sous Cass. fr., Civ. 2e, 29 mars 2012, <http://www.argusdelassurance.com/jurisprudences/jurisprudence-ja/le-conducteur-victime-de-la-loi-du-5-juillet-1985.57163>, dernière consultation : le 18 novembre 2017.

<sup>125</sup> Cass. fr., Civ. 2e, 23 mars 2017, n°15-25585, [www.juritravail.com/jurisprudence](http://www.juritravail.com/jurisprudence).

<sup>126</sup> Cass. fr., Civ. 2e, 31 mai 2000, n° 98-21203, [www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr).

## Sous-section 2. Charge de la preuve

Attribuer la qualité de conducteur à l'une des victimes d'un accident de la circulation peut s'avérer difficile. Il est des situations où à priori il est impossible d'identifier un conducteur. Ces cas sont souvent d'une extrême gravité comme celui où le choc est tellement fort que les victimes n'ont plus de souvenirs ou lorsque l'ensemble des victimes sont décédées<sup>127</sup>. Sur qui repose alors la lourde tâche d'amener la preuve de la qualité de conducteur ?

### §1. Une doctrine divisée

La doctrine était partagée sur la question en fonction de leur tendance à favoriser les victimes ou à favoriser les assureurs. Selon un premier groupe, la solution était à trouver dans l'alinéa 2 de l'article 1315 du Code civil qui dispose que celui qui se prétend libéré d'une obligation doit justifier le fait qui l'a éteint. Il était donc requis de 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 était impossible à rapporter<sup>128</sup>. Cette conception créait une présomption très favorable envers les victimes d'accidents de la circulation et de ce fait, pour éviter qu'elles ne soient toutes frappées d'amnésie et qu'il n'y ait plus de conducteur pour la majorité des accidents graves, il suffisait d'éteindre le doute au moyen de présomptions graves, précises et concordantes<sup>129</sup>. Le tribunal civil de Bruxelles se positionnait dans ce sens<sup>130</sup>. Cependant, d'autres auteurs, comme H. De Rode<sup>131</sup>, considéraient que sur base de l'article 1315, alinéa 1 C.civ. c'était à la personne qui se prétendait usager faible d'avancer la preuve de sa qualité, base de l'action offerte par l'article 29bis<sup>132</sup>, avec le risque, dans le cas où la preuve suffisante venait à manquer, que personne ne soit indemnisé.

---

<sup>127</sup> B. DUBUISSON, « 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. 170 et 171.

<sup>128</sup> Th.-L. EEMAN, G. DE RIDDER, A.-M. NAVEAU, « L'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 », *op. cit.*, p. 126 ; Th. PAPART, « L'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989: Au pays de nulle part », *J.J.P.* 2006, p. 145 ; 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 », *op. cit.*, p. 141.

<sup>129</sup> B. DUBUISSON, « 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. 171.

<sup>130</sup> Civ. Bruxelles, 12 avril 2002, *R.G.A.R.*, 2003, n°13. 715.

<sup>131</sup> H. DE RODE, « Les limites du droit à l'indemnisation. Catégories de victimes. Faute inexcusable », *op. cit.*, p. 80 ; C. EYBEN, « L'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 : nouvelles conditions d'application et/ou exceptions ? », obs. sous Pol. Huy, 9 septembre 2004, *Bull. ass.*, 2005, p. 135.

<sup>132</sup> Th.-L. EEMAN, G. DE RIDDER, A.-M. NAVEAU, « L'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 », *op. cit.*, p. 126.

## §2. Une obligation reposant sur les victimes

Dans un arrêt du 26 octobre 2007, la Cour de cassation choisit la deuxième option et considéra que « Conformément à l'article 1315, alinéa 1<sup>er</sup> 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. »<sup>133</sup>. La Cour confirma sa jurisprudence plusieurs fois<sup>134</sup>.

La décision de la Cour de cassation est logique au regard de la couverture d'assurance. En effet, il est clair que le paragraphe 2 de l'article 29bis dispose d'une exclusion de garantie et non d'une déchéance, c'est-à-dire que le conducteur ne bénéficie dès le départ d'aucun droit sur base de l'article 29bis et ne se voit pas frappé d'un retrait de droit<sup>135</sup>. La Cour de cassation a déjà reconnu dans le passé que la personne qui souhaite obtenir une indemnisation sur base d'une couverture d'assurance doit alors prouver qu'elle n'en est pas exclue alors que c'est à l'assureur de prouver qu'il est libéré de toute indemnisation lorsque l'assuré est déchu de son droit<sup>136</sup>. Dans le cadre de l'article 29bis, l'indemnisation envers les victimes faibles est à charge de l'assureur et l'assureur n'est à priori pas obligé de dédommager les conducteurs. On ne peut pas logiquement requérir de sa part de prouver qu'il est libéré de son obligation envers le conducteur.

Un arrêt d'avril 2007 provenant de la chambre néerlandophone de la Haute juridiction a posé question car il a mené à la solution inverse en ce qui concernait l'exclusion de l'indemnisation des accidents survenus sur un circuit lors d'un concours de rapidité<sup>137</sup>. La Cour s'est basée sur l'alinéa 2 de l'article 1315 C.civ afin de décider que la charge de la preuve repose sur l'assureur qui souhaite se libérer de son obligation de couverture tel que l'article 4, §2 de la loi du 21 novembre 1989 le lui permet. Selon la doctrine, il convient de faire une distinction, au sein d'un système de garantie entre les situations exclues de l'indemnisation et les situations qui ne sont pas couvertes<sup>138</sup>. L'exclusion désigne les situations rejetées de la couverture d'assurance alors qu'au regard du risque défini, elles pourraient être comprises. La Cour semble considérer dans

---

<sup>133</sup> Cass., 26 octobre 2007, *Bull. ass.*, 2008/1, p. 52.

<sup>134</sup> Cass., 24 avril 2009, *Pas.*, 2009, p. 1003 ; Cass., 27 novembre 2008, *Bull. Ass.*, 2009, p. 149 ; Cass., 20 décembre 2007, *J.J.Pol.*, 2008, p. 179 ; Cass., 26 octobre 2007, *Bull.ass.* 2008/1, p. 52.

<sup>135</sup> J.-L. FAGNART, « La preuve de l'exclusion de garantie : un débat qui n'en finit pas », *For. Ass.*, 2010/1, p. 227 et 228 ; J. TINANT, « A qui profite le doute ? », *J.L.M.B.*, 2008, p. 961 et s.

<sup>136</sup> Cass., 19 février 1965, *Pas.*, 1965, I, p. 628.

<sup>137</sup> Cass., 13 avril 2007, *R.D.C.*, 2007, p. 797.

<sup>138</sup> C. VAN SCHOU BROECK, « De verzekeraar moet bewijzen dat aan de voorwaarden van de uitsluiting van dekking is voldaan », note sous Cass., 13 avril 2007, *R.D.C.* 2007, p. 802.

cet arrêt que l'article 1315, alinéa 2 du C.civ. est applicable au cas d'exclusion. Selon nous, il est totalement possible de transposer cette logique à l'exclusion du conducteur. En effet, la logique du risque sous-tendant l'indemnisation automatique est la protection des victimes d'accidents de la circulation au vu, principalement, de la gravité des dommages corporels causés. A priori, le conducteur fait partie des victimes de dommages corporels dus aux accidents de la route mais il a été expressément exclu par le législateur du bénéfice de l'indemnisation automatique au vu du rôle particulier qu'il joue dans la consécration du risque. Ainsi, le sort du conducteur dans l'article 29bis est une véritable exclusion, ce qui a pour conséquence que l'assureur qui refuse d'indemniser une victime aux motifs qu'elle est conductrice cherche en réalité à ne pas devoir remplir son obligation d'indemnisation et donc devrait amener la preuve que la victime se trouve bien dans la situation d'exclusion du régime. On ne sait s'il faut considérer que cet arrêt fut réfuté quelques mois plus tard lors de l'arrêt du 26 octobre 2007 ou s'il faut considérer qu'il existe une controverse entre les chambres linguistiques de la Cour. Quoi qu'il en soit, la Chambre francophone de la Cour de cassation semble désormais camper sur ses positions et fait reposer la charge de la preuve sur les victimes.

Bien que logique d'un point de vue théorique, la décision de la Cour de cassation n'en est pas moins regrettable au niveau de ses effets pratiques... En effet, l'exigence de la charge de la preuve empire la situation des victimes puisque dans le cas où le doute subsiste quant à leur qualité de victime protégée, personne ne bénéficiera de l'indemnisation automatique<sup>139</sup>. Il ressort de ce système une sorte de présomption de la qualité de conducteur et de ce fait, une difficulté supplémentaire pour les victimes de bénéficier de l'article 29bis. J. Bogaert avance que puisque les victimes doivent amener la preuve des éléments de fait assurant l'application de la loi, il n'y a pas de présomption légale que la victime n'est pas un conducteur<sup>140</sup>.

La Cour considère probablement qu'il vaut mieux que la charge de la preuve repose sur les victimes afin que même dans les cas où la détermination du conducteur se révèle complexe, une personne responsable soit désignée afin de pouvoir à tout le moins indemniser les autres victimes dont la qualité d'usager faible est certaine. S'il est vrai qu'il y avait forcément un conducteur, cette solution peut mener à des situations où faute de preuve suffisante, plusieurs victimes seront considérées comme potentielles conductrices et seront renvoyées au régime de droit commun de la responsabilité civile où elles rencontreront probablement de gros problèmes de preuve. Cette situation va aussi mener à des hypothèses éloignées de la réalité et pose problème au regard de la

---

<sup>139</sup> Th.-L. EEMAN, G. DE RIDDER, A.-M. NAVEAU, « L'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 », *op. cit.*, p. 125.

<sup>140</sup> J. BOGAERT, « Op wie berust de bewijslast ? », note sous Cass., 26 octobre 2007, *Bull. ass.*, 2008/1, p. 54.

définition stricte du conducteur. Ainsi, au regard, de la *ratio legis* de la loi du 21 novembre 1989 et au regard de l'éthique et de l'équité, la solution de la Cour pose problème parce qu'elle s'éloigne de l'objectif premier de la loi d'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation. La Cour préfère priver d'indemnisation les victimes plutôt qu'en indemniser une de trop. Serait-il réellement insupportable d'envisager la situation où faute de preuve de la qualité de conducteur de son assuré, l'assureur du véhicule prenne en charge son indemnisation ? On voit donc que l'exclusion du conducteur du régime de l'article 29bis entraîne de manière indirecte des effets négatifs sur l'indemnisation de l'ensemble des victimes et cela pourrait être évité si le conducteur bénéficie également de la protection de l'article 29bis. La question de la charge de la preuve ne se poserait plus. Certes, les assureurs auraient à dépenser davantage de capital en compensation des dommages subis par les conducteurs mais ces sommes seraient en partie compensées quand les parties éviteraient d'estimer en justice.

Certains pourraient estimer que la problématique de la charge de la preuve n'est en réalité pas un problème puisque *in fine*, l'assureur doit également préparer sa défense et sera amené à avancer ses arguments pour convaincre de la non-application de l'article 29bis. Plus précisément, l'article 1315, alinéa 2 du Code civil use du terme « réciproquement » alors que l'article 870 du Code judiciaire dispose que chacune des parties doit amener la preuve des faits qu'elle allègue. Cependant, si un doute vient à subsister, le juge tranchera en faveur de l'assureur dès lors que la charge de la preuve repose sur les victimes.

La Cour de cassation française semble avoir mieux pris en considération l'importance de l'indemnisation des victimes. En effet, en droit français, alors que l'article 1353 du Code civil français présente le même prescrit que l'article 1315 du Code civil belge, il existe une présomption de non-conducteur reposant sur toutes les victimes d'accident de la circulation<sup>141</sup>. La charge de la preuve repose sans ambiguïté sur l'assureur qui s'oppose à l'indemnisation du prétendu conducteur<sup>142</sup>. Cette théorie va tellement loin, selon la doctrine française, que dans les cas où l'assureur ne parvient pas à amener la preuve requise, par fiction, toutes les victimes seront considérées comme passagers<sup>143</sup>. L'assureur du véhicule indemniserait toutes les parties comme si elles avaient toutes été usagères protégées.

---

<sup>141</sup> Cass. fr., Civ. 2e, 29 mars 2012, n° 10-28.129, [www.juritravail.com/jurisprudence](http://www.juritravail.com/jurisprudence) ; Cass. fr, Crim., 30 mai 1989, Bull. crim., p. 554.

<sup>142</sup> S. CHANH, « Faute exclusive d'indemnisation. Le conducteur, victime de la loi du 5 juillet 1985 ? », *Jurispr. Auto.*, 2012, note sous Cass. fr., Civ. 2e, 29 mars 2012, <http://www.argusdelassurance.com/jurisprudences/jurisprudence-ja/le-conducteur-victime-de-la-loi-du-5-juillet-1985.57163>, dernière consultation : le 18 novembre 2017 ; G. VINEY, *op. cit.*, p. 38.

<sup>143</sup> Chr. RADE, « Les acquis et les zones d'ombre de l'interprétation jurisprudentielle de la loi du 5 juillet 1985. Le régime d'indemnisation des victimes », *op. cit.*, p. 45.

Les juges français semblent avoir pertinemment gardé en tête la raison de l'existence de la loi Badinter. Ainsi, en cas de doute insurmontable, l'insécurité juridique fait place à une « sursécurité juridique » via le mécanisme de la fiction qui permettra à chacune des victimes d'obtenir une réparation sans avoir à prouver une réalité rendue ardue des suites des circonstances de l'accident. Cette fiction est contraire à la raison puisqu'un véhicule ne sait, pour l'instant, pas rouler sans conducteur mais est conforme à la *ratio legis* et aux exigences de la preuve<sup>144</sup>.

## **Section 2. Le préjudice par ricochet du conducteur**

Par une loi du 19 janvier 2001, le législateur modifia sa position par rapport à l'exclusion totale du conducteur de l'indemnisation automatique<sup>145</sup>. En effet, désormais, le paragraphe 2 de l'article 29bis permet au conducteur de requérir auprès de son propre assureur l'indemnisation des préjudices par ricochet qu'il peut justifier au regard de sa relation avec la victime directe usager faible, à l'exception des dommages volontairement causés par lui.

### **Sous-section 1. Une initiative non spontanée du législateur**

En modifiant ainsi l'article 29bis, le législateur est, en réalité, venu trancher une controverse doctrinale, survivant pour les situations antérieures à 2001 et qui concernait le fait de savoir si l'article 29bis permettait d'indemniser directement les préjudices par ricochet du conducteur.

Dans un arrêt de 2004<sup>146</sup>, rendu à la suite d'une affaire tragique, dite « affaire Mélissa », la chambre francophone de la Cour considéra que le paragraphe 2 de l'article 29bis n'excluait le conducteur que pour ses dommages corporels ou son décès et qu'ainsi, son dommage par ricochet pouvait être indemnisé automatiquement. Selon cette conception, la loi du 19 janvier 2001 aurait une portée interprétative et ne viendrait alors que préciser de manière expresse la portée de l'article telle qu'elle existe depuis son adoption<sup>147</sup>.

Par contre, la doctrine francophone ne partage pas cette opinion. Elle accepte que le préjudice indirect possède une nature hybride qui consiste en un préjudice subi à titre personnel mais dont le sort dépend de l'étendue du droit à réparation de la victime directe et que le conducteur devrait

---

<sup>144</sup> B. DUBUISSON, « 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. 170.

<sup>145</sup> 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, art. 2.

<sup>146</sup> Cass., 9 janvier 2004, *Pas.*, 2004, p. 34.

<sup>147</sup> P. JADOUL et C. EYBEN, « L'indemnisation du préjudice par ricochet du conducteur sur base de l'article 29bis avant sa modification par la loi du 19 janvier 2001: une controverse qui contamine les Chambres francophone et néerlandophone de la Cour de cassation », note sous Cass., 23 octobre 2009, *J.T.*, 2010, p. 98.

alors pouvoir jouir de l'indemnisation directe<sup>148</sup>. Or, au regard de la *ratio legis* du système, elle considère qu'il faut évaluer le droit à l'indemnisation du conducteur selon sa qualité au moment de l'accident et non pas par rapport à la qualité du dommage subi. De plus, le paragraphe 8 de l'article 29bis dispose de l'application du droit commun de la responsabilité de manière subsidiaire, ce qui empêche l'indemnisation du conducteur par son propre assureur<sup>149</sup>.

Nous rejoignons cette position et tendons à penser que la Cour de cassation a tranché par pure empathie dans l'affaire Mélissa et non pas par respect de la logique juridique. Les faits étaient tels qu'il aurait été malvenu, d'un point de vue éthique, de refuser l'indemnisation directe de la conductrice. En effet, celle-ci était la mère de la victime faible assise à l'arrière de la voiture et touchée par une balle perdue provenant d'une attaque à mains armées. Il est certain, dans ce cas-ci, que la conductrice n'était pas la personne créatrice du risque pour sa fille et donc, la réparation directe de son préjudice indirect prenait sens. Il reste tout de même qu'au regard du fondement juridique de l'indemnisation, cette décision de la Cour est critiquable.

Malgré cela, la Cour a conforté ses dires dans un arrêt du 23 octobre 2009<sup>150</sup>. Les faits, bien que tragiques également, diffèrent de ceux de l'affaire Mélissa. Il s'agissait d'une épouse demandant à son entreprise d'assurance le paiement d'une indemnité pour la mort de son mari survenue alors qu'elle était au volant. L'Avocat général, dans son avis précédant l'arrêt, conseilla le rejet du pourvoi. Selon lui, la loi de 2001 venait apporter une nouvelle exception à l'exclusion du conducteur. Il se positionna dans la continuité de la doctrine francophone car il précisa qu'il fallait avoir égard à la qualité du conducteur au moment de l'accident<sup>151</sup>. Cependant, la Cour considéra que le juge du fond avait violé l'article dans sa version antérieure en refusant l'indemnité à la conductrice en qualité d'ayant droit de son époux. La Cour fut succincte dans sa justification mais les moyens avancés par le défendeur en cassation comptent l'argument de la qualité du conducteur à appréhender lors de l'accident. La Cour semble donc avoir rejeté entre les lignes cet argument en concluant au droit à l'indemnisation directe.

Les chambres néerlandophones de la Cour de cassation adoptèrent la solution inverse. Dans un arrêt du 17 juin 2004 dont les faits sont similaires à ceux de l'arrêt de la chambre francophone du 23 octobre 2009, la première chambre néerlandophone détermina que les juges d'appel ne

---

<sup>148</sup> B. DUBUISSON, « 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. 174 ; N. ESTIENNE, « La nouvelle réforme du régime d'indemnisation automatique des usagers faibles de la route », *R.G.A.R.*, 2001, n° 13.392.

<sup>149</sup> B. DUBUISSON, « Questions diverses : l'application de la loi dans le temps et dans l'espace, le préjudice par répercussion, la situation du conducteur », *ibidem*, p. 175.

<sup>150</sup> Cass., 23 octobre 2009, *J.T.*, 2010, p. 95.

<sup>151</sup> Av. gén. G. DUBRULLE, concl. préc. Cass., 23 octobre 2009, *J.T.*, 2010, p. 95 et 96.

violèrent pas l'article 29bis, §2, dans sa version applicable, lorsqu'ils refusèrent que la demanderesse introduise une demande sur base de l'article 29bis en raison du dommage subi suite au décès de son époux<sup>152</sup>. Les juges se justifiaient d'une manière plus pertinente que leurs confrères francophones. Ils se référèrent aux travaux préparatoires de la loi de 2001 et observèrent que le paragraphe 2 de l'article 29bis ne présentait aucune exception. Selon eux, le législateur de 2001 souhaita donc insérer une exception nouvelle<sup>153</sup>.

Les auteurs flamands de doctrine critiquèrent cet arrêt. Selon eux, la loi du 19 février 2001 doit être considérée comme une loi interprétative venant mettre fin à la controverse<sup>154</sup>. Une preuve serait l'absence de toute définition des concepts de préjudice par répercussion et d'ayant droit dans les travaux préparatoires<sup>155</sup>. Tout comme la Cour, ils basent leur argumentation sur les travaux préparatoires et, plus précisément, sur l'exposé des motifs<sup>156</sup>.

Selon nous, la jurisprudence de la chambre francophone est critiquable, contrairement à sa consœur néerlandophone. Si on considère que l'article 29bis est une assurance de responsabilité, le principe d'altérité s'oppose à ce que l'assuré soit débiteur et créancier de l'indemnisation<sup>157</sup>. De plus, il est évident, au regard du risque créé, que le législateur souhaitait exclure de manière globale le conducteur et donc ne pas distinguer son indemnisation en fonction des différentes catégories de dommages qu'il subirait... La Cour en tranchant en faveur de l'indemnisation vient contredire l'esprit de la loi. Au vu des évolutions jurisprudentielles, il semblerait que la Cour de cassation souhaite étendre le champ d'application de l'article 29bis pour créer davantage de situations où il est possible pour le conducteur d'être indemnisé directement. Selon nous, cela est la preuve que la Cour souhaite pallier au régime trop strict de l'article 29bis. Le problème de cette empathie réside dans le fait que les praticiens doivent travailler sur base d'une jurisprudence

---

<sup>152</sup> Cass., 17 juin 2004, *C.R.A.-V.A.V.*, 2004, p. 397.

<sup>153</sup> Voy. notamment la Proposition de loi améliorant le régime de l'indemnisation automatique des dommages subis par les usagers de la route les plus vulnérables et les passagers de véhicules, 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 Creyf, *Doc. Parl. Ch.*, sess. ord. 2000-2001, n°50-0210/005, p. 4 et 5.

<sup>154</sup> P. GRAULUS, « Artikel 29bis WAM: de bestuurder als rechthebbende voor de wijziging van 19 januari: duidelijkheid graag! », note sous Cass., 17 juin 2004, *Bull. Ass.*, 2005, p. 495.

<sup>155</sup> G. JOCQUÉ, « Vergoeding van bestuurder als rechthebbende van een rechtstreeks slachtoffer », note sous Cass., 17 juin 2004, *C.R.A.*, 2004, p. 402.

<sup>156</sup> Proposition de loi améliorant le régime de l'indemnisation automatique des dommages subis par les usagers de la route les plus vulnérables et les passagers de véhicules, *Développements, Doc. Parl., Ch.*, sess. ord. 2000-2001, n°50-0210/001, p. 4 et 5.

<sup>157</sup> B. DUBUISSON, « La loi du 19 janvier 2001, modifiant le régime d'indemnisation des usagers faibles de la route. "Cent fois sur le métier" », *L'indemnisation des usagers faibles de la route*, sous la direction de P. Jadoul et B. Dubuisson, Bruxelles, Larcier, 2002, p. 220.

tâtonnante au regard de la responsabilité de droit commun, de la *ratio legis* et de la notion de risque.

### Sous-section 2. Quelques définitions

Le législateur n'a fourni aucune définition des concepts de « préjudice par répercussion » et d'« ayant droit ». Or si l'on s'y intéresse, on remarque que ces concepts embrassent à priori un grand nombre de cas alors que dans les travaux préparatoires, le législateur visait prioritairement la situation des parents conducteurs, faisant écho à l'affaire Mélissa<sup>158</sup>.

Tout d'abord, les ayants droit peuvent être définis comme « les personnes qui tirent un droit à réparation du décès ou des blessures subies par la victime directe de l'accident »<sup>159</sup>. On peut encore les concevoir comme « les sujets de droit qui souffrent d'un dommage par réflexion en conséquence du décès ou des préjudices corporels d'une victime directe »<sup>160</sup>.

Ensuite, dans le projet de loi portant les nouvelles dispositions du Code civil relatives au droit de la responsabilité, le législateur a consacré un article au préjudice par ricochet qu'il définit comme « le préjudice propre subi par une personne, résultant d'une atteinte portée préalablement à l'intérêt d'une autre personne avec laquelle la première a un lien de droit ou de fait (...) »<sup>161</sup>. Est en général visé « (...), au premier chef, le dommage moral éprouvé par les proches (...) confrontés quotidiennement à la vue des souffrances de la victime directe »<sup>162</sup>. Cependant, ce dommage peut également être de nature patrimoniale, par exemple le dommage économique subi lorsque la victime directe était une source de revenus pour l'ayant droit<sup>163</sup>.

On peut imaginer que les ayants droit seront tant l'ensemble de la famille de sang des usagers faibles que les époux, compagnons ou encore des amis proches dès lors qu'ils parviennent à prouver la profondeur de leur relation. De plus, selon le principe de la réparation intégrale, le dommage par répercussion présente différentes facettes. Les cas les plus courants sont l'incapacité personnelle et la perte de revenus mais il est possible d'imaginer d'autres hypothèses plus rares, telle que le préjudice d'agrément dans le cas où le conducteur pratiquait une activité en binôme avec la victime.

---

<sup>158</sup> Rapport précité, p. 4.

<sup>159</sup> Th. PAPART, « L'ayant droit dans l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989. « A never ending story » », note sous C. const., 28 octobre 2010, *For. Ass.*, 2011, p. 113; N. ESTIENNE, « Questions choisies en matière d'indemnisation des usagers faibles de la route », *R.G.A.R.*, 2004, n° 13.894.

<sup>160</sup> G. JOCQUÉ, « Vergoeding van bestuurder als rechthebbende van een rechtstreeks slachtoffer », *op. cit.*, p. 401.

<sup>161</sup> Avant-projet de loi portant insertion des dispositions relatives à la responsabilité extracontractuelle dans le nouveau Code civil, 30 mars 2018, <https://justice.belgium.be/fr/bwcc>, art. 5.175.

<sup>162</sup> N. ESTIENNE, « Le préjudice par répercussion en cas de décès ou de blessures », *R.G.A.R.*, 2013, n° 14.973.

<sup>163</sup> B. DE CONINCK et B. DUBUISSON, « L'indemnisation automatique des usagers faibles, victimes d'accidents de la circulation. Rapport belge », *op. cit.*, p. 34.

Dans la pratique, afin d'accomplir leur devoir de défense, les conseils des conducteurs useront de cette exception sous tous ses angles. C'est le travail du législateur qui est à montrer du doigt puisqu'en ne donnant pas de contours aux concepts utilisés, il a laissé la porte ouverte à de nombreux cas d'application. Or, au regard de la justification de l'exclusion du conducteur, il semble que le législateur ne souhaitait pas permettre une telle étendue à son indemnisation directe<sup>164</sup>. Loin de nous le souhait de critiquer ce traitement de faveur de certains conducteurs mais force est de constater qu'elle fragilise la justification de l'exclusion.

### Sous-section 3. Une problématique sans fin

Lorsque le législateur a aboli la controverse, il espérait mettre fin à bien des problématiques. De plus, en permettant ce début d'indemnisation directe pour le conducteur, il a reconnu que celui-ci est susceptible de subir des dommages importants dans le cadre d'un sinistre. Toutefois, le manque de précision autour de la modification légale a fait apparaître de nouvelles questions.

#### §1. Compatibilité avec le principe d'égalité et de non-discrimination

Une des premières interrogations qui se pose est celle de la compatibilité de cette règle avec les articles 10 et 11 de la Constitution. Plus précisément, selon nous, ce sont deux hypothèses de discriminations qui sont décelables au sein du paragraphe 2 de l'article 29bis. Premièrement, la disposition légale instaure une distinction de traitement au sein de la catégorie des conducteurs en fonction de la nature de leurs dommages. Deuxièmement, il existe une distinction de traitement entre les ayants droit du conducteur et les conducteurs ayants droit des usagers faibles. La doctrine, dès 2001, espérait que la Cour constitutionnelle soit amenée à trancher ces questions qui seraient probablement posées par la pratique puisqu'elles remettent en cause le principe même de l'exclusion du conducteur<sup>165</sup>. Dix-sept ans plus tard, la critique ne reste qu'un cri lancé par la doctrine qui accomplit prospectivement le travail de la Cour constitutionnelle.

Concernant la première hypothèse, est-il acceptable au regard des articles 10 et 11 de la Constitution que la réparation des dommages corporels du conducteur soit renvoyée au droit commun de la responsabilité extracontractuelle alors que la réparation de ses préjudices par répercussion bénéficiera de l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 ?

Tout d'abord, la distinction faite entre les dommages par ricochet et les dommages directs est objective. La Cour constitutionnelle, dans un arrêt du 17 juillet 2014<sup>166</sup>, a considéré qu'un critère

---

<sup>164</sup> D. SIMOENS, « Schendt het verkeersongevallenartikel 29bis W.A.M. de grondwettelijke gelijkheidsbepalingen? », *op. cit.*, p. 605.

<sup>165</sup> N. ESTIENNE, « La nouvelle réforme du régime d'indemnisation automatique des usagers faibles de la route », *op. cit.*, n° 13.392.

<sup>166</sup> C.const, 17 juillet 2014, n° 111/2014, <http://www.const-court.be>.

objectif de distinction réside dans la nature des préjudices puisque le dommage direct naît d'une faute propre ou de la faute d'un tiers alors que le dommage par ricochet naît des liens qui unissent les victimes indirectes aux victimes directes. L'existence du préjudice indirect dépend de l'existence d'un dommage direct causé à autrui.

Ensuite, il faut que la distinction faite entre les conducteurs soit proportionnelle au regard de l'objectif légitime suivi par le législateur. Au regard de l'article 29*bis*, y a-t-il une raison légitime de distinguer les dommages directs et les dommages indirects du conducteur ? Selon nous, non. C'est dans cet aspect-là que réside la violation des articles 10 et 11 de la Constitution.

Dans l'arrêt du 17 juillet 2014, la Cour considère que la mise en balance des intérêts de chacune des parties (victime directe fautive, victime par répercussion et tiers responsable partiellement fautif) consiste en un objectif légitime. Cependant, dans cet arrêt, les intérêts des parties sont évalués en fonction de l'article 1382 du Code civil puisque la victime directe est le conducteur et de la nécessité de prendre en compte les fautes commises par chacun. Dans le cas de l'article 29*bis*, il faut évaluer ces intérêts au regard de la notion de risque créé. En effet, dans l'arrêt de 2014, l'élément jouant sur l'étendue de l'indemnisation de la victime indirecte est la faute de la victime directe. Par contre, dans le système d'indemnisation automatique, l'élément jouant sur l'étendue du droit à indemnisation automatique est le risque. Or, le conducteur est précisément exclu de l'indemnisation automatique car il crée un risque par son activité. Et ce risque est identique que le conducteur se blesse uniquement ou blesse un tiers auquel il est lié. Ce risque est même augmenté dans les cas où le conducteur fait monter à bord un passager qui est aussi un proche puisqu'il soumet à son activité à risque une personne en plus à laquelle il tient. Le législateur a probablement considéré que les liens familiaux à l'origine des préjudices par ricochet méritaient d'être favorisés, que le conducteur était en quelque sorte une double victime puisque son propre préjudice trouve sa source dans la douleur du proche causée par un accident dans lequel il est impliqué. Mais l'existence du dommage indirect dépend de l'existence du dommage direct qui est causé par le risque créé par le conducteur.

Il n'est pas question ici de nier la douleur que l'on peut ressentir face à la souffrance d'un proche, d'autant plus si un comportement personnel en est la cause, mais il est question de dire que la loi manque de logique et crée une discrimination entre les conducteurs en fonction des dommages subis. S'il y avait une raison éthique qui a poussé le législateur à modifier la loi pour les proches de victimes directes, il y en a encore plus à permettre l'indemnisation automatique de l'ensemble des conducteurs, victimes d'une activité qu'ils ont volontairement entamée mais dont la maîtrise peut vite leur échapper et finir par les atteindre au plus profond de leur identité.

Le professeur D. Simoens a proposé un exemple qui illustre de manière claire la problématique<sup>167</sup>. Dans une hypothèse A, un conducteur percute un arbre et subit une incapacité de travail à hauteur de 10.000 €. Étant victime directe, il n'a pas droit à l'indemnisation automatique. Dans une hypothèse B, un même accident a lieu pour un conducteur mais avec la différence qu'est présent dans la voiture, aux côtés du conducteur, son compagnon de vie qui gagnait l'argent du ménage. Ce dernier décède dans l'accident, ce qui cause une perte de 10.000 € pour le conducteur. Les deux conducteurs ont un dommage équivalent de 10.000 € mais seul le conducteur B pourra demander la réparation automatique intégrale de son dommage sur base de l'article 29bis. Le conducteur A quant à lui devra avancer la preuve de la responsabilité d'un tiers en respect de l'article 1382 du Code civil. Cette comparaison mérite selon l'auteur d'être examinée par la Cour Constitutionnelle.

Qu'en est-il de la deuxième hypothèse de discrimination ? En ce qui concerne l'indemnisation des ayants droit du conducteur, aucun doute n'a jamais été levé sur le fait que leur indemnisation est tributaire de l'indemnisation du dommage direct du conducteur et donc exclue du champ de l'article 29bis<sup>168</sup>. Cependant, depuis la modification légale, est-il acceptable que le conducteur soit indemnisé automatiquement comme ayant droit d'une victime protégée alors que les ayants droit du conducteur se verront refuser le même traitement ?

Selon nous, on peut identifier une violation des articles 10 et 11 de la Constitution ici également. Suivant la logique de la Cour Constitutionnelle dans son arrêt de 2014, la nature du préjudice par répercussion explique la différence de traitement à laquelle les victimes indirectes sont soumises. C'est parce que leur indemnisation est dépendante de l'étendue et des limites du régime d'indemnisation de la victime directe que les ayants droit des conducteurs ne peuvent pas bénéficier de l'indemnisation automatique alors que les conducteurs ayants droit le peuvent. L'avant-projet de loi portant les dispositions du nouveau Code civil propose de consacrer un article propre à cette conception du dommage par ricochet, non sans soulever certaines critiques<sup>169</sup>. Il existe donc une différence objective entre les deux catégories de victimes.

---

<sup>167</sup> D. SIMOENS, « Schendt het verkeersongevallenartikel 29bis W.A.M. de grondwettelijke gelijkheidsbepalingen? », *op. cit.*, p. 606.

<sup>168</sup> B. DE CONINCK et B. DUBUISSON, « L'indemnisation automatique des usagers faibles, victimes d'accidents de la circulation. Rapport belge », *op. cit.*, p. 34. Voy. notamment Cass., 10 avril 2003, *R.G.A.R.*, 2004, n° 13.957 où la Cour rappelle le caractère d'ordre public de l'article pour réformer la décision de fond ayant permis l'application de l'article 29bis en faveur des dommages subis par les ayants droit du conducteur.

<sup>169</sup> Q. ALALUF et al., *Avant-projet de loi portant insertion des dispositions relatives à la responsabilité extracontractuelle dans le nouveau code civil. Commentaires*, <http://www.droitbelge.be/fiches/Avant-projet%20de%20loi%20portant%20insertion%20des%20dispositions%20relatives%20%C3%A0%20la%20responsabilit%C3%A9%20extracontractuelle%20dans%20le%20nouveau%20code%20civil%20-%20Commentaires.pdf>, p. 68, dernière consultation : le 5 juillet 2018.

Cependant dans l'arrêt de 2014, la Cour identifie comme but légitime la balance à faire entre les intérêts des parties et les fautes qu'ils ont commises. Les ayants droit du conducteur furent privés d'une indemnisation totale car la faute du conducteur leur fut considérée comme opposable. Selon nous, cette justification tient la route au regard de l'article 1382 du Code civil mais non au regard de l'article 29bis. En effet, l'article 1382 est basé sur la notion de faute alors que l'article 29bis est basé sur la notion de risque. Or le conducteur est indemnisé directement pour ses dommages par ricochet alors qu'il est la personne créatrice de risque, le risque créé n'étant pas pris en compte dans ce cas particulier. Dès lors, pour assurer l'égalité des victimes par ricochet, il ne faudrait pas non plus prendre en compte le risque créé par le conducteur dans l'indemnisation de ses ayants droit qui, eux, n'ont à priori créé aucun risque. Ainsi, selon nous, il n'existe pas d'objectif légitime justifiant une distinction de traitement entre les ayants droit du conducteur et le conducteur comme ayant droit.

## §2. Mise en question de la logique d'exclusion du conducteur

A la consultation des travaux préparatoires de la loi modificatrice, on observe que le législateur ne fait que préciser qu'il faut trancher les questions d'interprétation pour assurer la sécurité juridique et reste muet quant à ses motivations d'ébranler l'exclusion du conducteur...<sup>170</sup> Le législateur, si satisfait d'exclure au départ le conducteur de la protection offerte par l'article 29bis, aurait été bien avisé d'expliquer son changement de position. Peut-être souhaitait-il mettre en place une exception à l'exclusion du conducteur pour des cas critiques comme celui de l'affaire Mélissa et ainsi reconnaître que le conducteur est aussi soumis à un certain risque. En effet, fréquemment, les passagers partagent un lien affectif fort avec le conducteur et, étant donné que ce dernier a également vécu l'accident, il se pourrait qu'il souffre avec intensité des blessures causées aux passagers. Ainsi, le législateur relativise la création du risque dans le chef du conducteur. Or, ce risque était la base de l'exclusion du conducteur de l'article 29bis. Dès lors, sur quelle base le législateur se retient encore aujourd'hui de permettre l'indemnisation des dommages corporels du conducteur, d'autant plus qu'il assouplit le régime pour des situations où le conducteur soumet volontairement des personnes au risque qu'il crée ?

---

<sup>170</sup> Projet de loi modifiant diverses dispositions relatives au régime de l'indemnisation automatique des usagers de la route les plus vulnérables et des passagers de véhicules, procédure d'évocation, Rapport fait au nom de la commission des finances et des affaires économiques, par M. Santkin, *Doc. Parl.*, Sén., sess. ord. 2000-2001, n°2-478/3, p. 3 et s. ; Proposition de loi améliorant le régime de l'indemnisation automatique des dommages subis par les usagers de la route les plus vulnérables et les passagers de véhicules, 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 Creyf, *op. cit.*, p. 4 et s.

Cette adaptation qui semblait minime à première vue se révèle non négligeable puisqu'elle ébranle totalement la logique du risque expliquant l'exclusion du conducteur de l'article 29bis et cela dans un nombre relativement élevé d'hypothèses. Il est alors probable que cette augmentation du champ d'application ait pu faire naître des changements au niveau du montant des primes d'assurance alors que le législateur voulait éviter une trop forte augmentation de celles-ci...

### **Section 3. La victime responsable**

Depuis un arrêt de la Cour de cassation du 28 avril 2006<sup>171</sup>, le conducteur peut également obtenir réparation sur base de l'article 29bis dès lors qu'il prouve qu'au moment de l'accident, il avait changé de qualité pour celle d'usager faible. La Cour de cassation a tranché en faveur du droit à indemnisation par leur propre assureur des victimes responsables de leurs dommages.

#### **Sous-section 1. Incertitude jurisprudentielle et doctrinale avant 2006**

La jurisprudence antérieure était tâtonnante sur la question. Plusieurs arrêts présentaient des faits similaires. Entre autres, des conducteurs s'étaient vus blessés par leurs véhicules en trébuchant après en être descendu dans un cas ou parce que le frein à main n'avait pas bien été serré dans un autre cas. Le tribunal de police de Liège considéra que le principe d'altérité devait être respecté dans ce genre de cas, ce qui impliquait qu'il n'était pas possible de demander à son propre assureur de responsabilité la réparation du dommage que l'on cause à soi-même<sup>172</sup>. Le tribunal rejoignit donc la doctrine majoritaire qui considérait que l'article 29bis dispose d'un système de responsabilité objective. Il se positionna également dans la lignée du tribunal correctionnel de Verviers qui considéra également que, si l'on décide que l'article 29bis élabore un système d'assurance de responsabilité, l'altérité entre l'auteur du dommage et la victime doit être respectée<sup>173</sup>. Cet arrêt fut cassé par la Cour de cassation dans son arrêt de 2006. Il est à noter que vu la problématique de la nature du système, la solution des tribunaux repose sur des éventualités. Le tribunal de police de Charleroi se positionna au-delà de la problématique et adopta une logique qui sera celle de la Cour de cassation en 2006. Le tribunal considéra qu'il ne fallait pas respecter le principe d'altérité en ce qui concerne l'article 29bis puisque le législateur souhaite créer un régime d'indemnisation *sui generis* dérogeant au droit commun de la responsabilité, preuve en était prise de l'impossibilité de recours contre l'usager faible, et du silence quant à l'application d'un critère d'altérité<sup>174</sup>.

---

<sup>171</sup> Cass., 28 avril 2006, *Pas.*, 2007, p. 977.

<sup>172</sup> Pol. Liège, 16 septembre 2004, *J.L.M.B.*, 2005/2, p. 78.

<sup>173</sup> Corr. Verviers, 2 juin 2004, *J.L.M.B.*, 2005, p. 73.

<sup>174</sup> Pol. Charleroi, 19 février 2004, *R.G.A.R.*, 2005, n°14.050.

La doctrine s'opposait également sur la question. Certains considéraient que le principe d'altérité devait être respecté car la conception majoritaire de la nature du système était celle d'un régime de responsabilité objective. Cette considération revenait à offrir un autre cas d'exception à l'indemnisation automatique, en sus de l'exclusion du conducteur<sup>175</sup>. D'autres suivaient l'idée du tribunal de police de Charleroi et considéraient que le point d'orgue de cette possibilité d'indemnisation était le changement de qualité de la victime. Ayant quitté son véhicule, elle ne pouvait plus être considérée comme conducteur et dès lors, plus rien ne s'opposait à son indemnisation directe par son propre assureur<sup>176</sup>.

#### Sous-section 2. Solution amenée par la Cour de cassation

La Cour de cassation, dans son arrêt du 28 avril 2006 a considéré que l'article 29bis est à appréhender de manière indépendante au principe de la responsabilité civile contenu dans l'article 3 de la loi et que donc rien n'empêche que soit indemnisée directement la victime qui, sans avoir voulu l'accident et ses conséquences, est responsable du dommage qu'elle subit. Il peut dès lors être déduit que l'article 29bis déroge aussi à la garantie d'assurance et donc n'exclut pas que le preneur d'assurance soit indemnisé par son propre assureur<sup>177</sup>. La Cour semble avoir suivi l'avis de l'avocat Général Genicot qui avait considéré l'article 29bis comme une « sorte d'excroissance autonome dans une matière de responsabilité » permettant à la victime de se voir indemniser par un assureur qui dans d'autres hypothèses est amené à couvrir sa responsabilité. Selon lui, le paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 8 de l'article qui requiert de respecter les règles de la responsabilité en général, ne vaut que pour l'obligation d'indemnisation et non pas dans les conditions d'application du régime<sup>178</sup>. Plutôt que de trancher la controverse quant à la nature du régime et de devoir suivre les conséquences juridiques de son choix pour le sort de la victime responsable, la Cour a considéré l'article 29bis comme un système unique avec ses propres règles, ce qui permet de ne pas avoir à appliquer l'altérité. La Cour de cassation a ainsi mis fin au problème de la jurisprudence qui provenait du fait qu'une majorité des cours et tribunaux penchaient en faveur de l'assurance de responsabilité objective<sup>179</sup>. La jurisprudence a suivi la Cour qui a répété ses

---

<sup>175</sup> C. EYBEN, « L'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 : nouvelles conditions d'application et/ou exceptions ? », *op. cit.*, p. 137

<sup>176</sup> Th. PAPART, « Les difficiles limites de l'article 29bis... », observation sous Pol. Liège, 16 septembre 2004, *J.L.M.B.*, 2005/2, p. 84.

<sup>177</sup> C.EYBEN, « L'indemnisation automatique de l'utilisateur faible responsable de son dommage à charge de son propre assureur de responsabilité », *op. cit.*, p. 11.

<sup>178</sup> Av. gén. J.-M. GENICOT, concl. préc. Cass., 28 avril 2006, *Pas.*, 2007, p. 980.

<sup>179</sup> C. EYBEN, « L'indemnisation automatique de l'utilisateur faible responsable de son dommage à charge de son propre assureur de responsabilité », *op. cit.*, p. 8 et 9.

dières dans un arrêt du 7 juin 2012<sup>180</sup>. Et la majorité de la doctrine a accepté cet arrêt sans lever d'objection<sup>181</sup>.

### Sous-section 3. Une solution qui n'en est pas une

Il ressort de la jurisprudence de la Cour de cassation que le critère qui compte au final, ce n'est pas la qualité d'assuré mais la qualité d'usager faible au moment de l'accident. Comme la victime est usager faible au moment de l'impact, elle doit pouvoir bénéficier de l'article 29bis dès lors que la cause de ses préjudices réside dans un accident dans lequel est impliqué un véhicule automoteur, et cela, peu importe que la demande soit faite auprès de son propre assureur<sup>182</sup>. Selon Th. Papart, l'usager faible bénéficie d'une immunité qui est opposable à l'assureur au vu de la chronologie des recours. Dans un premier temps, après avoir quitté le contrôle du véhicule, le conducteur devient usager faible et peut alors agir contre son assureur pour obtenir son indemnisation. L'assureur, bien que pouvant actionner normalement dans un deuxième temps les recours de droit commun, ne pourra pas se retourner contre la victime pour la faute à l'origine de ses préjudices puisque l'article 29bis ne retient pas les fautes des victimes. Selon l'auteur, réfléchir autrement viendrait à créer une exclusion absente de l'article 29bis<sup>183</sup>.

La solution de la Cour affaiblit la logique d'exclusion du conducteur. En effet, la décision de la Cour revient à accepter de soumettre à l'article 29bis, une personne créatrice du risque alors que c'est notamment pour cette raison-là que le conducteur fut, à la base, exclu. Il fut avancé que cette solution était la meilleure parce que décider du contraire viendrait à mettre en œuvre une exclusion non désirée par le législateur. Selon nous, au contraire, aucune nouvelle exclusion n'aurait été créée parce que les victimes auraient dû être considérées comme conducteurs. En effet, dans les travaux préparatoires de la version originelle de l'article 29bis, le législateur avait clairement précisé que son but était de protéger des personnes soumises à un risque qu'elles n'avaient pas voulu créer. Or dans l'hypothèse envisagée ici, c'est indubitablement la victime qui a créé le risque ayant mené à son dommage. La Cour constitutionnelle, dans son arrêt du 23

---

<sup>180</sup> Voy. not. Pol. Gand, 22 octobre 2007, *Bull. Ass.*, p. 69.

<sup>181</sup> Voy. not. J.-L. FAGNART, « Article 29bis -Vingt ans de controverses », *op. cit.*, p. 109 ; H. DE RODE, J. ACOLTY, A. CALVAER, « L'indemnisation des usagers faibles de la circulation », *Préjudice, indemnisation et compensation*, Limal, Anthemis, 2012, p. 17 ; J. MUYLDERMANS, *op. cit.*, p. 63 ; Th. PAPART, « L'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989: Au pays de nulle part », *op. cit.*, p. 140.

<sup>182</sup> E. VAN DEN HOUT, « Art. 29bis WAM – Heeft een bestuurder bij het uitstappen nog de controle over het voertuig ? », note sous Cass. (1<sup>ère</sup> ch.), 7 juin 2012, *Bull. Ass.*, 2012, p. 483.

<sup>183</sup> Th. PAPART, « Les difficiles limites de l'article 29bis... », *op. cit.*, p. 84. Voy. dans le même sens, l'Av. gén. J.-M. GENICOT, *op. cit.*, p. 981.

janvier 2002 avait conclu de la même façon au moment de définir le critère objectif distinguant les deux catégories d'usagers<sup>184</sup>.

À partir de quel moment le risque est-il créé ? À partir du moment où un véhicule est mis en circulation, et dans le cas de la victime responsable, c'est elle qui a commencé à utiliser son véhicule. Peu importe qu'elle soit en faute ou pas, elle a utilisé le véhicule qui a causé son dommage. Elle a mis en œuvre le risque qui s'est réalisé, même si lorsqu'elle est blessée, elle devient usager faible parce qu'elle n'a plus la maîtrise en tant que telle des commandes de direction du véhicule. Selon nous, la Cour de cassation n'a égard au risque qu'au moment de sa réalisation, c'est-à-dire au moment de l'accident. Même s'il est vrai que les qualités des victimes doivent être appréhendées à ce moment-là, la causalité de l'accident doit être appréciée pour un temps plus long et il faut prendre en compte le moment de la création du risque en préférence sur le moment de sa réalisation. En prenant seulement en compte le moment de l'accident, cela revient, selon nous à prendre en compte, en réalité, la commission d'une faute qui sera passée sous silence vu l'application de l'article 29bis, et plus aucune considération de risque ne sera de mise. Or tout le régime de l'article 29bis est basé sur le risque de la circulation routière. Dès lors que la personne qui a créé le risque peut être indemnisée directement parce qu'elle n'est plus derrière le volant au moment des séquelles subies, si on ne prend pas en compte la création du risque dans ces cas-là, quelle est la raison pour laquelle on la prend encore en compte quand la victime garde la qualité de conducteur ? De plus, l'importance donnée à l'identification de la qualité de la victime dans ces cas équivoques mène à créer une certaine insécurité juridique puisqu'il est difficile à priori de savoir quelle qualité choisir pour la victime et donc quel régime d'indemnisation attribuer<sup>185</sup>. La qualité de la victime est tributaire de l'appréciation du tribunal.

La doctrine considère qu'il n'est pas possible d'appliquer l'arrêt du 28 avril 2006 aux conducteurs car l'article 29bis, bien qu'il mette en œuvre un régime spécial pour les usagers faibles dérogeant au système de responsabilité classique, ne donne pas une telle possibilité aux conducteurs et car son alinéa 8 dispose que tout ce qui n'est pas régi par son prescrit est soumis au régime commun des assurances de responsabilité...<sup>186</sup> Cela n'empêche que, selon nous, la logique qui sous-tend la conclusion de la Cour dans l'arrêt de 2006 pose question et que cette relativisation du risque créé prouve qu'il est grand temps de repenser la place du conducteur au sein du régime d'indemnisation des accidents de la route. Selon l'interprétation de la Cour, il n'a pas semblé

---

<sup>184</sup> C.const., 23 janvier 2002, n°23/2002, R.W., 2001-2002, p. 1425. Voy. le considérant B.4.3.

<sup>185</sup> J. BOGAERT, « Het Hof van Cassatie over het begrip bestuurder », note sous Pol. Gand, 22 octobre 2007, *Bull. Ass.*, p. 71.

<sup>186</sup> Th. PAPART, « L'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989: Au pays de nulle part », *op. cit.*, p. 150 et 151.

problématique que la loi permette l'indemnisation directe du créateur de risque. Tel fut aussi le cas lorsque le législateur permit aux conducteurs d'être indemnisés directement de leurs préjudices indirects. Dès lors, la prochaine étape est de permettre l'indemnisation directe des conducteurs, tout autant soumis au risque créé que les usagers faibles.

Selon nous, il est vraiment regrettable que le dernier alinéa du paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 29bis dispose de l'application du régime d'assurance de responsabilité à titre subsidiaire parce que cela empêche l'indemnisation du conducteur qui se blesse seul au volant de son véhicule. En quoi cela est-il plus juste d'indemniser sans avoir égard à sa faute le conducteur qui se tord la cheville en montant dans sa voiture que le conducteur qui, ébloui par le soleil, percute un arbre avec son véhicule<sup>187</sup> ?

En général, lorsque le législateur décide d'imposer un système d'assurance, c'est pour protéger les victimes contre les problèmes de preuve et pour offrir en contrepartie à la personne débitrice de l'obligation d'assurance la certitude de ne pas se voir opposer un quelconque recours en responsabilité. Ainsi, d'un côté, la victime est indemnisée et d'un autre côté, le « responsable » est immunisé contre les recours. Finalement, ce qui compte est d'assurer l'indemnisation via l'obligation de réparation mise à charge de l'assureur et non de faire une chasse aux sorcières pour identifier une personne responsable pour le dommage causé<sup>188</sup>. De plus, ce qui diffère des autres cas d'assurance obligatoire telle que l'assurance pour les accidents de travail, c'est que le débiteur de l'obligation de s'assurer est aussi soumis au risque couvert. Or, comme le conducteur est exclu de l'indemnisation directe, il devra subir le paiement des primes d'assurance dans les cas où il est également propriétaire mais aussi les recours en justice pour obtenir l'indemnisation de ses propres dommages. Dans le cas de l'assurance automobile donc, les conducteurs ne sont libérés des recours civils qu'en partie, ce qui résulte en un système très lourd pour eux. Pour ces deux raisons, l'altérité devrait aussi être relativisée pour le cas du conducteur. Il mérite que le législateur se remette à son bureau afin de penser une modification du système d'indemnisation des accidents de la circulation comprenant les conducteurs.

---

<sup>187</sup> J. BOGAERT, « Het Hof van Cassatie over het begrip bestuurder », *op. cit.*, p. 71.

<sup>188</sup> H. DE RODE, « Les limites du droit à l'indemnisation. Catégories de victimes. Faute inexcusable », *op. cit.*, p. 81.

### **CHAPITRE 3. LE CONDUCTEUR QUÉBÉCOIS EST-IL MIEUX LOTI ?**

Au regard de l'exclusion du conducteur, le système québécois est un exemple à suivre. L'indemnisation des conducteurs au Québec consiste en un régime d'assurance publique sans faute mis en place par une loi du 21 décembre 1977 sur l'assurance automobile<sup>189</sup>. Et ce régime vaut pour tous les usagers de la route, conducteurs compris ! Le législateur québécois fut l'un des premiers à mettre en place un régime spécifique d'indemnisation des accidents de la route et un des seuls à opter en faveur d'un régime aussi large.

Les sections qui suivent vont mettre en lumière les spécificités du système (Section 1), les raisons sous-tendant la loi (Section 2) et la contrepartie d'une telle générosité (Section 3).

#### **Section 1. Un droit de l'indemnisation des accidents**

Toute victime d'un accident automobile survenu au Québec possède un droit d'indemnisation directe à charge d'une personne morale de droit public dénommée la « Société d'assurance automobile du Québec » et surnommée la « SAAQ », à condition de n'introduire aucun recours civil en responsabilité par la suite<sup>190</sup>. La SAAQ possède le monopole de l'indemnisation des victimes d'accident de la route. Être assuré est une obligation légale s'imposant à tout conducteur québécois. L'organisme d'indemnisation ne bénéficie pas, au niveau civil, d'un recours contributoire, ni même d'un recours subrogatoire<sup>191</sup>.

Le législateur québécois a fait un choix audacieux par l'adoption de cette loi car elle met de côté les fondements de la responsabilité civile telle qu'on la connaît depuis des siècles et se présente davantage comme une loi des accidents ou une loi d'indemnisation. Les objectifs classiques de la responsabilité civile tels que la prévention ou la sanction des comportements dommageables n'ont pas été visés par le législateur. Les notions de faute et de responsabilité sont exclues du texte légal.

Même la notion de risque perd de sa substance. Pour bénéficier de la loi sur l'assurance automobile, les victimes ne doivent pas prouver qu'un accident de la circulation a eu lieu mais seulement qu'un usage quelconque de la voiture a été entrepris dans la suite d'événements ayant conduit au dommage. Peuvent ainsi être indemnisés des accidents qui n'ont pas été causés par la voiture<sup>192</sup> ou qui interviennent dans la continuité de l'accident automobile sans que celui-ci en

---

<sup>189</sup> *Loi sur l'assurance automobile*, L.Q. (1977), c. A-25, <http://legisquebec.gouv.qc.ca>.

<sup>190</sup> *Loi sur l'assurance automobile*, art. 5 et 83.57.

<sup>191</sup> J. PERREAULT, « Obtenir une juste compensation de la SAAQ », [www.saaqavocat.com/pdf/victimes-d-accidents-d-automobile-saaq.pdf](http://www.saaqavocat.com/pdf/victimes-d-accidents-d-automobile-saaq.pdf), dernière consultation : le 28 novembre 2017.

<sup>192</sup> C. Supr. Canada, 22 juin 2012, *Westmount (Ville) c. Rossy*, <https://scc-csc.lexum.com>.

soit la cause, tant que les préjudices ne sont pas consolidés<sup>193</sup>. Par exemple, une erreur médicale commise sur une victime hospitalisée des suites d'un accident automobile sera couverte par la SAAQ.

La loi ne crée pas de catégories d'usagers comme le fait notre article 29bis mais vise de manière globale toute personne blessée lors d'un accident automobile. Ainsi, peu importe que la victime soit un piéton, un passager ou encore un conducteur. La loi, en son article 6, définit le destinataire de l'indemnisation comme « la personne qui subit un dommage corporel dans un accident ». Alors qu'il est difficilement envisageable, pour nos systèmes européens, que la personne à l'origine des lésions ne doive pas prendre conscience des conséquences de ses actes, pour le Québec qui a abandonné la notion de faute, cela ne pose pas de problème et peu de critiques sont soulevées dans l'opinion publique. *In fine*, les victimes sont satisfaites car elles cherchent à obtenir compensation de leurs préjudices sans pour autant chercher à punir le responsable.

Cependant, il existe une exception à cette absence de la faute<sup>194</sup>. La personne qui commet une infraction pénale causant l'accident automobile, n'a pas droit, durant la durée de son incarcération (si incarcération il y a), à l'indemnisation de la SAAQ. Comme corollaire du système d'indemnisation universelle, le législateur québécois a endurci les sanctions pénales, principalement les contraventions au Code de la route, et les sanctions administratives, le Québec ayant inventé le système de soustraction de points du permis de conduire. Il est vrai que dans nombre de situations, les responsabilités civiles et pénales ne correspondent pas et une personne acquittée au pénal pourrait être condamnée au civil. Mais le législateur québécois répond à cela en disant qu'il faut parvenir à adopter un regard nouveau et réussir à accepter que ce qui est recherché est la réparation des dommages et non la punition d'autrui.

## **Section 2. Ratio legis et montant des primes**

### **Sous-section 1. Ratio legis**

Le législateur québécois a également poursuivi un objectif de protection des victimes et un objectif financier. Cependant le contenu de ces objectifs diffère des nôtres.

#### **§1. Un objectif de protection**

Le législateur québécois est parti du constat que le régime de droit commun ne suffisait plus à l'indemnisation de l'ensemble des victimes de la route. Il a alors voulu développer un régime spécifique au regard de la gravité des accidents de la route. Il a souhaité fournir cette facilité

---

<sup>193</sup> C. Supr. Canada, 6 octobre 2016, *Godbout c. Pagé*, R.C.S., 2017, p. 283.

<sup>194</sup> *Loi sur l'assurance automobile*, art. 83.30.

d'indemnisation à toutes les victimes de la route et non seulement aux victimes considérées faibles, contrairement au législateur belge. Le conducteur est ainsi reconnu dans ses préjudices tout autant qu'un piéton et sa prise en charge semble être une évidence, d'autant plus que les conducteurs sont les victimes les plus lourdement touchées par ce type d'accidents.

L'idée du législateur fut de mutualiser le risque des accidents de la circulation et d'éviter au plus la question d'une éventuelle exclusion du système afin que la SAAQ puisse indemniser toutes les victimes. La loi tend vraiment à placer la personne avant toute autre considération<sup>195</sup>.

## §2. Un objectif financier

Si le législateur québécois a choisi un système reposant sur un unique assureur publique, c'est principalement pour baisser le plus possible les coûts de tous les acteurs impliqués dans les accidents, et pas seulement ceux de la sécurité sociale comme ce fut le cas en Belgique.

Ainsi, les victimes économisent les frais de justice via une absence de contentieux puisque tout recours de droit commun leur est interdit. Grâce à l'indemnisation automatique, elles évitent également les frais de compensation du retard d'indemnisation<sup>196</sup>. L'État ne finance pas la SAAQ dont les fonds sont fournis par les automobilistes, les détenteurs de permis et les propriétaires de véhicules. De plus, la sécurité sociale n'intervient pas dans la prise en charge des victimes puisque la SAAQ prend à sa charge l'ensemble des soins de santé nécessaires.

Même les assureurs privés y trouvent leur compte car ils restent compétents pour les couvertures additionnelles telles que celle pour les dégâts matériels<sup>197</sup>. Alors que ces entreprises seraient incapables de prévoir le montant annuel d'indemnités personnelles à verser aux victimes si elles en étaient débitrices, elles peuvent, en principe, évaluer le montant annuel d'indemnités matérielles dont elles seront redevables grâce aux statistiques établies en la matière. Or personne n'est plus heureux qu'un assureur ayant prévu les sommes qu'il devra allouer.

## Sous-section 2. Montant des primes

On pourrait craindre que la prise en charge publique de l'ensemble des victimes d'accidents automobiles, conducteurs compris, fasse s'envoler le montant des primes d'assurance. Or, ce n'est

---

<sup>195</sup> Th. ROUSSEAU-HOULE, « Le régime québécois d'assurance automobile, vingt ans après », *Cahiers de droit*, 1998, p. 214.

<sup>196</sup> D. GARDNER, « Quelques points de comparaison entre les deux plus anciens régimes intégrés d'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile : Québec et Nouvelle-Zélande », *Assurances et Gestion des Risques*, 2004, p. 598 ; M. LELIÈVRE-BOUCHARAT, « Le régime québécois d'indemnisation des victimes d'accidents de la route est-il un exemple à suivre pour le droit français ? », *R.I.D.C.*, 2003, p. 181.

<sup>197</sup> *Loi sur l'assurance automobile*, art. 83.58.

pas le cas. Le montant des primes dépend de facteurs qui permettent à chacun de payer un montant proportionnel à l'impact de son activité sur la route, sans pour autant être démesuré.

Tout d'abord, le montant des primes va augmenter en fonction du nombre de points restant sur le permis du débiteur de la prime. Le système fait peser la charge du risque sur la participation financière aux primes du fonds unique et non pas sur une limitation de l'indemnisation, ce qui en fait, selon nous, un des régimes les plus justes et les plus aboutis<sup>198</sup>.

Ensuite, les propriétaires de véhicules automoteurs ne sont pas les seuls débiteurs de primes. En effet, la SAAQ est financée par une contribution annuelle des propriétaires de voitures immatriculées au Québec (75%) mais également par les détenteurs de permis de conduire résidant au Québec (15%)<sup>199</sup>. Le fait de soumettre les détenteurs de permis de conduire au paiement de primes assure que tous les automobilistes participent à mutualiser le risque même ceux qui n'ont pas leur propre voiture ou, à l'avenir, ceux qui useront d'une voiture autonome. Ainsi, tous les créateurs de risque sont mis sur un même pied, contrairement au système belge.

La SAAQ ne requiert pas davantage de fonds car en sus de l'ensemble des primes, elle perçoit ses revenus d'investissement (10%). En effet, lorsque le fonds doit indemniser une victime, il ne va pas le faire via un capital unique mais plutôt via une rente capitalisée bimensuelle. Ainsi, l'organisme perçoit les intérêts du placement du capital réservé à la victime<sup>200</sup>.

Pour l'année 2016, le montant annuel des primes pour un conducteur propriétaire d'un véhicule de promenade était défini comme ceci : une prime annuelle de 67 dollars canadiens (40 euros) pour la détention d'un permis de conduire et une prime de 70 dollars canadiens (46 euros) pour la propriété du véhicule. Donc le Québécois moyen paye un total de 86 euros par an et est couvert pour l'ensemble de ses dommages corporels et pour sa responsabilité civile sans franchise, sans surprime et sans plafond<sup>201</sup>.

---

<sup>198</sup> Th. ROUSSEAU-HOULE, « Le régime québécois d'assurance automobile, vingt ans après », *op. cit.*, p. 228.

<sup>199</sup> *Loi sur l'assurance automobile*, art. 151 et 151.1. M. LELIÈVRE-BOUCHARAT, « Le régime québécois d'indemnisation des victimes d'accidents de la route est-il un exemple à suivre pour le droit français ? », *op. cit.*, p. 194.

<sup>200</sup> D. GARDNER, « Quelques points de comparaison entre les deux plus anciens régimes intégrés d'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile : Québec et Nouvelle-Zélande », *op. cit.*, p. 598 ; Th. ROUSSEAU-HOULE, « Le régime québécois d'assurance automobile, vingt ans après », *ibidem*, p. 230.

<sup>201</sup> Th. ROUSSEAU-HOULE, « Le régime québécois d'assurance automobile, vingt ans après », *op. cit.*, p. 230.

### **Section 3. Refus de la réparation intégrale et exclusion des victimes par ricochet**

Malheureusement, la générosité du système québécois ne va pas sans contrepartie. En effet, le droit québécois refuse le principe de la réparation intégrale des préjudices et limite alors sous forme de barèmes le paiement des indemnités pour les préjudices extrapatrimoniaux<sup>202</sup>. Le but de l'indemnité au Québec n'est pas de replacer les victimes dans leurs situations antérieures mais de permettre et de faciliter leurs réinsertions sociales sans leur faire supporter un coût démesuré<sup>203</sup>. Selon certains auteurs québécois, la réparation intégrale est un leurre en ce qui concerne les préjudices extrapatrimoniaux car ils sont intrinsèquement impossibles à réparer intégralement<sup>204</sup>. Le principe de la réparation intégrale s'applique tout de même pour les préjudices personnels corporels en fonction des besoins propres à la victime. Pour ces derniers, la loi n'impose pas de plafonds, tout va être compensé : assistance médicale, réadaptation, adaptation du domicile...<sup>205</sup>

Les barèmes n'ont pas de connotation négative au Québec car ils assurent l'efficacité et l'équité dans l'attribution des indemnités<sup>206</sup>. Ils évitent également les discriminations suite à la personnalité du juge car certains sont plus généreux que d'autres face à leur immense liberté d'appréciation<sup>207</sup>.

Le problème principal dans le système de barémisation est que le montant finalement attribué ne permet pas la reconnaissance complète de la victime dans sa douleur. Ce déni d'empathie est la raison pour laquelle les barèmes sont mal accueillis au sein de notre ordre juridique. Cependant, cette position peut être nuancée par rapport au conducteur. Dans tous les cas, il est probable que le conducteur obtienne *in fine* une meilleure indemnisation que celle qu'il obtiendra selon le droit commun basé sur la faute. Son indemnisation sera plus rapide, calculée par des experts et il économisera les coûts des procédures en justice, ce qui pourra compenser, en partie, la somme non reprise dans le montant du barème.

---

<sup>202</sup> *Règlement sur l'indemnité forfaitaire pour préjudice non pécuniaire*, RLRQ., c. A-25, r. 10, <https://saaq.gouv.qc.ca>.

<sup>203</sup> M. LELIÈVRE-BOUCHARAT, « Le régime québécois d'indemnisation des victimes d'accidents de la route est-il un exemple à suivre pour le droit français ? », *op. cit.*, p. 192.

<sup>204</sup> D. GARDNER, « Quelques points de comparaison entre les deux plus anciens régimes intégrés d'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile : Québec et Nouvelle-Zélande », *op. cit.*, p. 604 ; J. PERREAULT, « Obtenir une juste compensation de la SAAQ », [www.saaqavocat.com/pdf/victimes-d-accidents-d-automobile-saaq.pdf](http://www.saaqavocat.com/pdf/victimes-d-accidents-d-automobile-saaq.pdf), dernière consultation : le 28 novembre 2017.

<sup>205</sup> *Loi sur l'assurance automobile*, art. 83.2.

<sup>206</sup> *Règlement sur l'indemnité forfaitaire pour préjudice non pécuniaire*, considérant 5.

<sup>207</sup> D. GARDNER, « Comparer l'incomparable : les indemnités pour préjudice corporel en droit commun et dans la *Loi sur l'assurance automobile* », *Cahiers de Droit*, 1998, p. 442.

La loi de 1977 ne bénéficie pas aux ayants droit<sup>208</sup>. La jurisprudence et la doctrine québécoise considèrent que ce n'est pas critiquable lorsque la victime survit puisque son indemnisation pour ses préjudices pécuniaires est suffisante. Par contre, lorsque la victime directe décède, cette prise de position est plus critiquable car elle revient à nier totalement la douleur subie par les proches. Il existe depuis un arrêt de la Cour Suprême du Canada de 1996, une exception qui consiste en le préjudice du *solatium doloris*, indemnité forfaitaire offerte aux parents qui perdent un enfant dans un accident de la circulation<sup>209</sup>. De plus, la loi dispose d'une indemnité forfaitaire de décès au bénéfice de ceux qui ont perdu proche dans un accident de la route<sup>210</sup>.

Ainsi, selon nous, le conducteur québécois est mieux loti que le conducteur belge. Le cas du conducteur est totalement pris en compte par le système d'indemnisation. Mais cela est uniquement possible parce que l'assurance publique québécoise abandonne la notion de « faute » afin de se centrer sur l'indemnisation des victimes. Le législateur québécois a en quelque sorte amorcé une révolution juridique en abandonnant le concept fondateur de la responsabilité civile. Et cela ne pose pas de problème, selon nous, car les responsables seront punis par d'autres moyens comme le retrait de points de leur permis ou des poursuites au pénal. De plus, l'efficacité du système ne se fait pas à charge de sa rentabilité, les contributions d'assurance ne coûtant pas une fortune. Il est opportun de prendre exemple sur le régime québécois qui reconnaît le conducteur comme une victime à sa juste valeur. Pour cela, il est temps d'accepter de se détacher du fonctionnement de la responsabilité civile bicentenaire et surtout accepter de toucher au principe de la réparation intégrale. C'est ce dernier point, selon nous, qui est enclin à poser le plus de problèmes.

---

<sup>208</sup> D. GARDNER, « Quelques points de comparaison entre les deux plus anciens régimes intégrés d'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile : Québec et Nouvelle-Zélande », *op. cit.*, p. 606 ; M. LELIÈVRE-BOUCHARAT, « Le régime québécois d'indemnisation des victimes d'accidents de la route est-il un exemple à suivre pour le droit français ? », *op. cit.*, p. 194 ; J. PERREAULT, « Obtenir une juste compensation de la SAAQ », [www.saaqavocat.com/pdf/victimes-d-accidents-d-automobile-saaq.pdf](http://www.saaqavocat.com/pdf/victimes-d-accidents-d-automobile-saaq.pdf), dernière consultation : le 28 novembre 2017.

<sup>209</sup> D. GARDNER, « Quelques points de comparaison entre les deux plus anciens régimes intégrés d'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile : Québec et Nouvelle-Zélande », *ibidem*, 2004, p. 607.

<sup>210</sup> *Loi sur l'assurance automobile*, art. 60 et s.

## **CHAPITRE 4. L'AVENIR DU CONDUCTEUR ET DE SON INDEMNISATION**

Il est temps de modifier le système d'indemnisation des accidents de la circulation ou, à tout le moins, d'adapter l'article 29bis pour offrir une meilleure indemnisation aux conducteurs. L'exclusion du conducteur n'a plus sa place au sein de cet article dont l'application est rendue complexe par le patchwork d'interprétation jurisprudentielle et de modification légale né depuis sa création. Mais ce n'est pas tout. Nos sociétés se dirigent vers un changement encore plus radical qui est celui de l'insertion des véhicules entièrement autonomes sur les routes. Que faire de l'indemnisation du conducteur dès lors que le véhicule se meut complètement seul ? Il est temps d'adapter nos systèmes de responsabilité à ce phénomène (Section 1). Mais le basculement du parc automobile belge vers un parc totalement autonome prendra du temps. C'est pourquoi d'autres solutions d'inclusion du conducteur au sein d'un système spécifique d'indemnisation des accidents de la circulation doivent être proposés entre-temps (Section 2).

### **Section 1. Le conducteur remplacé par le véhicule**

Les innovations technologiques en matière de véhicules mènent à penser que la voiture finira par prendre la place du conducteur. Cruise control, régulateur de vitesse, créneau automatique... La voiture parvient désormais à se mouvoir de plus en plus sans avoir besoin d'être guidée par le conducteur. L'arrivée des voitures complètement autonomes sur les routes belges est prévue d'ici à 2020 alors qu'il est attendu qu'en 2050 la majorité des véhicules présents sur les routes seront autonomes<sup>211</sup>. Si l'évolution technologique ne pose pas de doute, qu'en est-il de l'évolution juridique en la matière ? La législation actuelle reste globalement muette à ce sujet mais il est grand temps de revoir la loi du 21 novembre 1989 afin d'adapter le système d'indemnisation automatique aux voitures autonomes.

#### **Sous-section 1. Définition du véhicule autonome**

Le véhicule autonome peut être défini comme « un véhicule, qui assure seul tout ou partie des tâches de conduite, sans l'aide ni le contrôle d'une personne physique »<sup>212</sup>. Il est doté d'un système de transport intelligent (STI)<sup>213</sup>.

---

<sup>211</sup> INSTITUT VIAS, *Voiture autonome : seuls 4 Belges sur 10 préoccupés par leur liberté de conduire*, Rapport du 7 avril 2017, <http://www.ibsr.be/fr/ibsr/infos-et-presse/voiture-autonome-seuls-4-belges-sur-10-preoccupes-par-leur-liberte-de-conduire/>, dernière consultation : le 11 avril 2017.

<sup>212</sup> N. SOCHIRCA, « La voiture autonome va-t-elle révolutionner notre système juridique ? », *R.E.D.C.*, 2016, p. 78.

<sup>213</sup> A. CASSART, « Titre 2 - Aéronefs sans pilote, voitures sans conducteur : la destination plus importante que le voyage », *L'intelligence artificielle et le droit*, Bruxelles, Larcier, 2017, p. 334.

Il existe différents niveaux d'autonomie des véhicules, allant d'un niveau 1 où une unique fonction du véhicule est autonome au niveau 5 où le véhicule peut rouler seul dans tous les environnements. Pour l'instant, on peut trouver sur le marché mondial des véhicules se situant jusqu'au niveau 3, c'est-à-dire à un niveau où le véhicule peut se diriger seul mais sous la supervision du conducteur<sup>214</sup>.

Les ingénieurs automobiles se dirigent inévitablement vers la conception de véhicules autonomes de niveau 5 afin de permettre à tout un chacun de lire, travailler, discuter... en toute liberté lorsque le véhicule gère le trajet tout seul. Cependant, tel ne semble pas être le souhait du législateur européen. En effet, en février 2017, le Parlement européen a rendu une Résolution contenant des recommandations à la Commission concernant des règles de droit civil sur la robotique et notamment des conseils pour un système de responsabilité relatif aux véhicules autonomes<sup>215</sup>. Au fil des principes couchés dans la Résolution, le Parlement insiste bien sur le fait qu'il est nécessaire de garder une personne humaine comme responsable du véhicule autonome et pouvant reprendre à tout moment le contrôle du véhicule, les capacités humaines ne devant pas être remplacées par celles de la robotique mais plutôt assistées par celles-ci.

Le Parlement a proposé à la Commission de développer une définition commune des robots intelligents pour tous les États membres afin de faciliter leur développement sur le marché européen. Les caractéristiques principales des robots à prendre en compte seraient (i) l'acquisition d'autonomie grâce à des capteurs et/ou à l'échange de données avec l'environnement (interconnectivité), (ii) la capacité d'auto-apprentissage à travers l'expérience (critère facultatif), (iii) l'existence d'une enveloppe physique, (iv) la capacité d'adaptation de ses actes à son environnement ; (v) le fait d'être biologiquement non vivant. Il reste dès lors à voir comment la Commission va répondre à l'appel du Parlement et créer une définition spécifique pour les voitures autonomes<sup>216</sup>.

### Sous-section 2. Redéfinition du conducteur

Plus le véhicule se voit doté de technologies lui permettant d'effectuer manœuvres et conduite seul, plus le conducteur tel qu'il est considéré pour l'instant dans l'article 29*bis* voit sa qualité et son traitement légal devenir obsolètes. Si la voiture commence à conduire seule, peut-on encore réellement considérer qu'il y a un conducteur derrière les commandes, c'est-à-dire un être humain

---

<sup>214</sup> J. TANGHE et J. DE BRUYNE, « Aansprakelijkheid voor schade veroorzaakt door autonome motorrijtuigen », *R.W.*, 2016-2017, p. 966 ; N. SOCHIRCA, « La voiture autonome va-t-elle révolutionner notre système juridique ? », *op. cit.*, p. 79.

<sup>215</sup> Résolution du Parlement européen du 16 février 2017 contenant des recommandations à la Commission concernant des règles de droit civil sur la robotique (2015/2103(INL)), *Parl. Eur.* 2014-2019.

<sup>216</sup> Résolution du Parlement européen du 16 février 2017, para. 1 et 25.

qui maîtrise le véhicule et peut lui imprimer une direction grâce aux moyens mécaniques ? Évidemment, la notion de contrôle va varier en fonction du niveau d'autonomie du véhicule et on ne connaît pour l'instant pas encore de véhicule totalement autonome mais cela ne saurait tarder. Bientôt la voiture pourra se localiser, prévenir les obstacles, décider et appliquer sa décision sans l'intervention d'aucun être humain présent<sup>217</sup>.

Sous le régime de l'article 29*bis* tel qu'il exclut le conducteur, les cours et tribunaux devront estimer si oui ou non, la personne présente dans le véhicule avait le contrôle du véhicule au moment de l'accident. Étant donné que la charge de la preuve repose sur la victime et vu la complexité des algorithmes des STI, il sera assez difficile d'amener une preuve suffisante. La doctrine propose de muter le conducteur en « superviseur » étant donné qu'il confiera les commandes à l'intelligence artificielle de son véhicule mais sera toujours responsable de la surveillance de la direction de la voiture. À l'avenir, il y aura probablement trois catégories de « contrôleurs » ; ceux qui auront le contrôle total du véhicule (conducteurs), ceux qui superviseront les initiatives du véhicule et pourront toujours reprendre le contrôle de la conduite (superviseurs) et enfin ceux qui n'auront plus aucun contrôle du véhicule, celui-ci pouvant réagir seul à tous les obstacles (voyageurs). Lorsqu'un cas d'accident se présentera devant eux, les juges devront probablement estimer pour chaque accident quel type d'autonomie avaient la voiture et le conducteur/superviseur<sup>218</sup>.

De plus, étant donné qu'il faudra moins de capacités pour se déplacer dans un véhicule automoteur si celui-ci peut se mouvoir seul, il est fort à parier que la notion de « superviseur » englobera davantage de profils que la notion de « conducteur » actuelle. Les exemples les plus évidents sont les personnes mineures, les personnes à mobilité réduite ou encore les personnes âgées<sup>219</sup>.

Ainsi, tous ces éléments pris en considération prouvent que le conducteur va indubitablement évoluer vers un profil distinct de celui qu'on connaît aujourd'hui. Il faut dès lors remettre en question son exclusion du régime d'indemnisation automatique de l'article 29*bis*.

---

<sup>217</sup> J. TANGHE et J. DE BRUYNE , « Aansprakelijkheid voor schade veroorzaakt door autonome motorrijtuigen », *op. cit.*, p. 964.

<sup>218</sup> J. TANGHE et J. DE BRUYNE , « Aansprakelijkheid voor schade veroorzaakt door autonome motorrijtuigen », *ibidem*, p. 984 et 966.

<sup>219</sup> J. TANGHE et J. DE BRUYNE , « Aansprakelijkheid voor schade veroorzaakt door autonome motorrijtuigen », *ibidem*, p. 963.

### Sous-section 3. Redéfinition du risque

Au-delà du fait que le profil du conducteur va évoluer, le risque présenté par ce dernier va tendre à disparaître grâce aux évolutions techniques dont bénéficient les nouveaux véhicules. Ainsi, les prévisions sont telles que d'ici à 2050 le nombre d'accidents de la circulation aura baissé de 90%<sup>220</sup>. Selon un sondage mené par l'Institut Vias, anciennement l'Institut Belge pour la Sécurité Routière, en avril 2017, les conducteurs belges considèrent qu'il y a deux avantages au système de la voiture autonome : réduire le nombre d'accidents et assurer une conduite plus tranquille<sup>221</sup>. Si le conducteur n'a plus le contrôle du véhicule et si le risque d'accidents de la circulation chute jusqu'à un taux proche de zéro, il n'y a plus de raison d'exclure le conducteur de l'indemnisation automatique. Le conducteur deviendra un usager faible à part entière.

Un nouvel acteur, le constructeur automobile, entrera dans le système d'indemnisation des accidents de la route. En effet, lorsqu'un accident avec une voiture autonome aura lieu, une des interrogations qui se posera sera de savoir dans quelle mesure la voiture a provoqué l'accident et il faudra identifier une personne humaine responsable<sup>222</sup>. Sachant qu'il arrivera très probablement des cas où le conducteur dans le véhicule n'aura fait qu'allumer le système et encoder une destination, il pourra difficilement être la personne physique à poursuivre. Le rapport de force entre le conducteur et le programmeur au regard du risque créé par la mise en circulation d'un véhicule sera entièrement contrebalancé et le conducteur deviendra un acteur faible à protéger contre le fonctionnement d'un robot qu'il ne maîtrisera pas.

Pour l'instant, la situation légale est telle que ce sont toujours les conducteurs qui vont supporter les conséquences des accidents subis. Cela est dû en partie au fait que les véhicules automoteurs commercialisés se situent au niveau 2 ou 3 sur l'échelle de l'autonomie et qu'il faut que le conducteur ait toujours la possibilité de reprendre le contrôle du véhicule même si le pilotage automatique est enclenché. Cette situation est confortable pour les constructeurs puisqu'ils peuvent développer leurs systèmes tests sans être tenus responsables par la suite. En revanche, la responsabilité du conducteur est aggravée parce qu'il doit être capable de reprendre le contrôle du véhicule dans un laps de temps très court et dans des conditions nécessairement difficiles<sup>223</sup>.

---

<sup>220</sup> M. BERTONCELLO et D. WEE, « Ten ways autonomous driving could re-define the automotive world », <http://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/ten-ways-autonomous-driving-could-redefine-the-automotive-world>, dernière consultation: le 27 juin 2018.

<sup>221</sup> INSTITUT VIAS, *Voiture autonome : seuls 4 Belges sur 10 préoccupés par leur liberté de conduire, Rapport du 7 avril 2017*, <http://www.ibsr.be/fr/ibsr/infos-et-presse/voiture-autonome-seuls-4-belges-sur-10-preoccupes-par-leur-liberte-de-conduire/>, dernière consultation : le 11 avril 2017.

<sup>222</sup> Résolution du Parlement européen du 16 février 2017, para. 56.

<sup>223</sup> A. CASSART, « Titre 2 - Aéronefs sans pilote, voitures sans conducteur : la destination plus importante que le voyage », *op. cit.*, p. 337.

Le premier accident mortel causé par un véhicule autonome Tesla survenu aux Etats-Unis en mai 2016 illustre bien ce problème. Le conducteur ne reprit pas la direction manuelle de son véhicule alors qu'il roulait sur une route non conseillée à la conduite automatique et entra en collision avec un camion. Le National Transportation Security Board (NTSB), agence fédérale américaine pour la sécurité routière, a conclu, dans son rapport du 12 septembre 2017, que l'accident fut causé par les manquements des deux conducteurs<sup>224</sup>. Il a été considéré que le conducteur de la voiture autonome restait responsable de sa conduite car le véhicule sinistré présentait un niveau 2 d'autonomie qui requiert l'intervention du pilote et parce que ce dernier n'avait pas repris le volant après les avertissements du système. L'Agence a, cependant, également souligné la responsabilité du constructeur du logiciel. Dans un premier temps, elle a considéré qu'il est trop difficile pour les conducteurs grand public de comprendre les tenants et aboutissants des limites de l'autonomie partielle. Dans un second temps, le programme Tesla n'aurait simplement pas dû fonctionner sur ce type de route qui présentait énormément de croisements et en fonctionnant, il a poussé le conducteur à baisser sa garde de manière prolongée et à se concentrer sur autre chose que sa conduite.

À terme, lorsque la plupart des véhicules présents sur nos routes seront dotés d'un système de conduite automatique, il faudra qu'un nouveau système d'indemnisation soit mis en place, pour faire porter les responsabilités aux constructeurs. Le risque de la mise en circulation du véhicule reposera davantage sur ces derniers et si ce risque ne tend pas à disparaître complètement, il va très probablement se diluer au vu de l'évolution de la sécurité du transport. Plus le véhicule exercera seul les aspects de conduite, plus le conducteur sera désengagé du contrôle de direction de l'engin et moins il supportera le risque d'un accident de la circulation.

Le régime qui va probablement se dessiner pour assurer l'indemnisation de toutes les victimes de la circulation à l'avenir, y compris les conducteurs, sera un régime de responsabilité objective, sans faute, à charge du constructeur. Cela permettra une indemnisation quasi-automatique du conducteur puisqu'il lui faudra simplement prouver un bug de l'algorithme ou autre problème mécanique pour se voir décharger de sa responsabilité<sup>225</sup>. Il reste que vu la complexité de ces dysfonctionnements, il se pourrait que la preuve se révèle difficile à apporter. C'est déjà dans ce

---

<sup>224</sup> NATIONAL TRANSPORTATION SAFETY BOARD, « *Collision Between a Car Operating With Automated Vehicle Control Systems and a Tractor-Semitrailer Truck Near Williston, Florida, May 7, 2016.* », Highway Accident Report NTSB/HAR-17/02. Washington D.C., September 12 2017, <https://www.nts.gov/investigations/AccidentReports/Pages/HAR1702.aspx>, dernière consultation : le 9 novembre 2017.

<sup>225</sup> INSTITUT VIAS, *Voiture autonome : seuls 4 Belges sur 10 préoccupés par leur liberté de conduire, Rapport du 7 avril 2017*, <http://www.ibsr.be/fr/ibsr/infos-et-presse/voiture-autonome-seuls-4-belges-sur-10-preoccupes-par-leur-liberte-de-conduire/>, dernière consultation : le 11 avril 2017.

sens que s'est dirigée la loi du 17 août 2013 encadrant le déploiement des STI et transposant une Directive européenne<sup>226</sup>. Son article 8 renvoie à la loi du 25 février 1991 relative à la responsabilité des produits défectueux pour tout problème de responsabilité dans le déploiement des STI. Cependant, cet article est subsidiaire, ne s'appliquant qu'à défaut d'application des règles de responsabilité civile. Il va falloir que le législateur prenne conscience de la nécessité de changement de paradigme en basculant complètement la responsabilité des conducteurs vers les constructeurs<sup>227</sup>. Le système d'indemnisation des accidents de la circulation est destiné à être modifié et la situation du conducteur à être adaptée pour lui assurer une meilleure indemnisation. L'inclusion du conducteur au sein des personnes à indemniser lors d'un accident de la circulation impliquant un véhicule autonome est même acceptée par les assureurs parce que l'évolution du système d'indemnisation est inévitable. Lors de l'adoption de l'article 29bis, les assureurs se sont opposés à l'inclusion du conducteur parce qu'indemniser les conducteurs allait faire exploser leurs coûts. Désormais, le marché de l'assurance auto doit anticiper les changements et les assureurs ne peuvent plus éviter d'accepter le fait qu'ils vont devoir supporter de lourdes pertes. L'assurance RC auto continuera probablement à être obligatoire mais devra être revue en profondeur<sup>228</sup>. Dans un premier temps, il reviendra encore aux conducteurs de couvrir leur responsabilité puisqu'ils superviseront les déplacements du véhicule<sup>229</sup>. Néanmoins, le montant des primes ne se fondera plus autant sur le profil du conducteur dès lors qu'il ne sera plus, à terme, amené à diriger le véhicule et mutera vers les constructeurs<sup>230</sup>. De manière générale, le risque couvert par les assurances auto va drastiquement diminuer puisque les voitures autonomes vont amener la sécurité sur les routes en palliant le haut taux d'erreur humaine<sup>231</sup>.

Sur le long terme donc, les entreprises d'assurance vont moins recevoir de demandes d'indemnisation, ce qui va avoir pour conséquence de diminuer les montants des primes

---

<sup>226</sup> Loi du 17 août 2013 portant création du cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents et modifiant la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière, *M.B.*, 19 septembre 2013.

<sup>227</sup> A. CASSART, « Titre 2 - Aéronefs sans pilote, voitures sans conducteur : la destination plus importante que le voyage », *op. cit.*, p. 338.

<sup>228</sup> INSTITUT VIAS, *Voiture autonome : seuls 4 Belges sur 10 préoccupés par leur liberté de conduire, Rapport du 7 avril 2017*, <http://www.ibsr.be/fr/ibsr/infos-et-presse/voiture-autonome-seuls-4-belges-sur-10-preoccupes-par-leur-liberte-de-conduire/>, dernière consultation : le 11 avril 2017.

<sup>229</sup> D. MUOIO, « Tesla is already showing how the insurance industry will be disrupted by self-driving cars », *Business Insider*, 26 février 2017, <http://www.businessinsider.com/driverless-cars-could-negatively-affect-insurance-industry-2017-2>, dernière consultation : le 26 juin 2016.

<sup>230</sup> D. MUOIO, « Tesla is already showing how the insurance industry will be disrupted by self-driving cars », *Business Insider*, 26 février 2017, <http://www.businessinsider.com/driverless-cars-could-negatively-affect-insurance-industry-2017-2>, dernière consultation : le 26 juin 2016; N. SOCHIRCA, « La voiture autonome va-t-elle révolutionner notre système juridique ? », *op. cit.* p. 85.

<sup>231</sup> M. BERTONCELLO et D. WEE, « Ten ways autonomous driving could redefine the automotive world », <http://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/ten-ways-autonomous-driving-could-redefine-the-automotive-world>, dernière consultation : le 27 juin 2018.

d'assurance. Les prédictions présentent une baisse d'environ 50 % dans le prix des primes d'ici à 2050. Par conséquent, les assureurs vont voir diminuer les bénéfices engrangés par le marché juteux de l'assurance auto. Cependant, ils sont certains que le marché ne disparaîtra jamais complètement car le risque d'accidents de la circulation existera toujours à cause de facteurs tels que l'état des routes ou les conditions météorologiques<sup>232</sup>. Les questions qui se posent désormais sont celles de savoir quand le paiement des assurances auto ne sera plus à charge de millions de conducteurs mais à charge du petit groupe de constructeurs automobiles mais aussi de savoir si, à long terme, vu la disparition progressive du risque de la circulation, le système d'indemnisation automatique de l'article 29bis sera toujours une nécessité<sup>233</sup>.

## **Section 2. Hypothèses de modification de l'article 29bis**

À l'avenir, le système tout entier devra être adapté à l'usage des voitures autonomes. Cependant, entre-temps, il revient de développer un système qui prend en compte le conducteur et lui permet d'être indemnisé rapidement et facilement, tout en ne faisant pas exploser le montant des primes d'assurance. La première hypothèse est celle de la création d'une assurance publique universelle, telle qu'elle existe au Québec depuis bientôt un demi-siècle. La deuxième hypothèse est de créer une échelle de risque dont dépendra le régime d'indemnisation.

### **Sous-section 1. Une assurance publique universelle**

Le système d'indemnisation des victimes de la route au Québec fonctionne bien et est un des plus généreux au monde. Alors pourquoi ne pas prendre exemple sur lui et créer en Belgique une assurance publique d'indemnisation universelle similaire ? Cela reviendrait à sortir des carcans, à s'obliger à mettre les notions de faute, de risque et de responsabilité entre parenthèses afin de fournir aux victimes d'accidents aux conséquences lourdes une indemnisation efficace. Si un tel système vient à exister en Belgique, une révolution juridique aura lieu car cela nécessitera de glisser du droit de la responsabilité civile vers le droit à l'indemnisation où ce qui compte est la réparation des dommages et non la punition de celui ou ceux qui les ont créés.

L'idée serait de mettre en place une assurance obligatoire où les contributions devraient être payées à un organisme public unique. Le Fonds commun de garantie belge (FCGB) conviendrait pour remplir cette fonction. Ce fonds indemniserait directement l'ensemble des victimes d'accidents de la route, y compris les conducteurs, tout comme le fait la SAAQ au Québec. La

---

<sup>232</sup> KPMG, « Automobile insurance in the era of autonomous vehicle », *White paper*, octobre 2015, <https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmg/pdf/2016/06/id-market-place-of-change-automobile-insurance-in-the-era-of-autonomous-vehicles.pdf>, dernière consultation: le 27 juin 2018.

<sup>233</sup> J. TANGHE et J. DE BRUYNE, « Aansprakelijkheid voor schade veroorzaakt door autonome motorrijtuigen », *op. cit.*, p. 986.

nature du fonds muterait alors de fonds de garantie, dont le rôle est de palier à l'absence d'indemnisation par le réel débiteur, à un fonds d'indemnisation qui serait le principal débiteur<sup>234</sup>. Derrière cette mission, reposerait l'idée de solidarité faisant passer le poids des sinistres sur la collectivité, ou à tout le moins sur ceux qui devraient être responsables dans un régime de droit commun, c'est-à-dire les propriétaires de véhicules et les détenteurs d'un permis de conduire.

Il n'y aurait alors plus de place pour des recours devant les tribunaux civils, action récursoire ou recours subrogatoire. Cette assurance résoudrait la problématique de la victime-responsable car elle prendrait en partie la forme d'une assurance de personnes, qui n'exclut plus les conducteurs de la couverture. Par contre, pour ne pas trop étendre le système afin d'assurer sa survie, seuls les préjudices directs seraient indemnisés. Cela résoudrait également la problématique du préjudice par ricochet du conducteur. En cas de survie de la victime directe, on pourrait considérer que la réparation des dommages indirects est comprise dans la réparation rapide et efficace des préjudices directs. En cas de décès, il reviendrait d'attribuer une indemnité de décès conséquente aux membres de la famille proche afin de prendre leur douleur en considération.

De plus, si la faute disparaît au niveau civil, elle survivrait au pénal, pour les cas les plus graves, afin que les conducteurs négligents soient confrontés aux conséquences de leurs actes. Il serait dès lors pertinent de gonfler les montants des amendes pénales pour contravention au code de la route et d'en verser une partie au FCGB. Poursuivre au pénal les conducteurs sur base de certains comportements à haut risque plutôt que de limiter l'indemnisation de l'ensemble des conducteurs semble être une solution plus juste. On éviterait à l'avenir des situations choquantes où en cas de partage de responsabilité entre deux conducteurs, seul celui qui a eu la malchance d'être blessé réponde de sa faute et où la prise en charge de l'infirmité de ce dernier reposera bien souvent sur sa famille et ses proches, nullement fautifs<sup>235</sup>. Dans un premier temps, le conducteur serait indemnisé directement pour ses propres préjudices corporels et dans un deuxième temps seulement, il devrait répondre de son comportement devant le juge pénal. Au Québec, à côté des sanctions pénales, le législateur a également endurci les sanctions administratives en inventant le système de soustraction de points sur le permis de conduire. Peut-être est-il possible de créer un permis à points en Belgique aussi.

L'obstacle principal d'un tel système serait celui de son coût. Il ne faut pas que l'indemnisation des conducteurs se fasse aux dépens du montant des primes d'assurance surtout pour les

---

<sup>234</sup> M. NOUNCKELE, « Les fonds d'indemnisation: la solidarité comme soutien au droit à l'indemnisation », *R.G.A.R.*, 2016, n° 15.264.

<sup>235</sup> M. LELIÈVRE-BOUCHARAT, « Le régime québécois d'indemnisation des victimes d'accidents de la route est-il un exemple à suivre pour le droit français ? », *op. cit.*, p. 190.

personnes au revenu faible. Cependant, il y a plusieurs moyens pour éviter que les primes ne s'envolent. Tout d'abord, au vu de l'évolution de la sécurité sur les routes et des technologies de contrôle dans les véhicules, le nombre d'accidents sur les routes ne va cesser de diminuer et entraîner avec lui la baisse des montants d'indemnisation et donc des primes d'assurance. Le nombre total d'accidents de la circulation est passé de 10.391 pour le premier trimestre de l'année 2009 à 8.292 pour le premier trimestre de l'année 2018, soit une baisse d'environ 20% en moins de dix ans<sup>236</sup>. Ensuite, l'éventuelle augmentation des primes sera financée par la disparition des contentieux et donc des frais de justice et des honoraires d'avocats. Ces derniers seront les réelles victimes du nouveau système. De plus, si l'indemnisation est plus rapide, le montant final de l'indemnisation sera moins élevé car réduit des intérêts de retard. Il serait aussi judicieux de requérir le paiement des primes d'assurance de la part et des propriétaires de véhicules automoteurs et des détenteurs de permis de conduire, ce qui permettra plus de rentrées dans les caisses du fonds et une plus grande mutualisation du risque. On peut également imaginer garder le système de bonus-malus et requérir une prime plus élevée aux conducteurs qui ont déjà été responsables d'un certain nombre d'accidents de la circulation. Enfin, pour que la mission du fonds soit rentable, il faudra qu'il soit en quelque sorte auto-suffisant, c'est-à-dire qu'il vive du bénéfice de ses avoirs. Cela sera possible si l'indemnisation des victimes se fait sous forme de rente plutôt que sous forme de capital où toute la somme est versée en un coup à la victime.

Enfin, une dernière manière de permettre l'indemnisation de l'ensemble des victimes de la circulation serait de limiter les montants de certains dommages. S'il est peu concevable de limiter l'indemnisation du dommage corporel personnel parce que c'est le dommage qui porte le plus atteinte à l'intégrité de la victime, le dommage moral (ou indemnité personnelle) sera celui à limiter. On peut également imaginer un système de forfaits pour les autres dommages extrapatrimoniaux dont l'évaluation matérielle est difficile. Selon D. Simoens, on parviendrait ainsi à indemniser 82% des dommages des conducteurs<sup>237</sup>. Il faut reconnaître qu'un système de forfait n'est pas l'idéal au regard du principe de la réparation intégrale selon lequel on reconnaît la victime dans sa souffrance mais si l'on crée une échelle de forfaits au sein de laquelle le fonds aura la liberté de déterminer *in concreto* le montant à attribuer à la victime, on pourra peut-être allier indemnisation la plus étendue possible et prise en compte des victimes. De plus, selon nous, assurer une indemnisation directe pour les conducteurs ressort en partie du principe de la

---

<sup>236</sup> INSTITUT VIAS, *Baromètre de la sécurité routière, 1<sup>er</sup> trimestre 2018*, <https://www.vias.be>, dernière consultation : le 25 juillet 2018.

<sup>237</sup> D. SIMOENS, « Schendt het verkeersongevallenartikel 29bis W.A.M. de grondwettelijke gelijkheidsbepalingen? », *op. cit.*, p. 611 et 612.

réparation intégrale car on offre, non pas une indemnisation complète mais, en tout cas, une meilleure indemnisation à la majorité des victimes de la route. Cela vaut le sacrifice partiel du principe de réparation intégrale. Les montants non pris en charge par le fonds pourraient éventuellement être payés par des assurances personnelles privées complémentaires.

#### Sous-section 2. Un droit à indemnisation en gradation du risque

Si la mise en œuvre d'une assurance universelle se révèle trop idéaliste, un régime d'indemnisation dépendant du risque créé pourrait être adopté de telle façon à ce que les conducteurs puissent être dédommagés dans les cas où ils présentent un risque faible. En 2015, une proposition de loi, toujours pendante devant la Chambre, allant dans ce sens, fut déposée par certains députés. Le but de la proposition est de modifier l'article 29*bis* et d'insérer un nouvel article afin que l'indemnisation directe inclut les conducteurs de deux-roues dans certains cas. Les motocyclettes et les cyclomoteurs seraient des usagers faibles dès qu'ils sont impliqués dans un accident avec une voiture ; les conducteurs de cyclomoteurs seraient des usagers faibles dès qu'ils sont impliqués dans un accident avec une motocyclette ; les conducteurs de motocyclettes ne seraient plus considérés comme usagers faibles dès qu'elles sont impliqués dans un accident de la circulation avec un cycliste ou un piéton<sup>238</sup>. Pour motiver leur proposition de loi, les députés expliquent qu'une obligation de prudence du fort envers le faible ressort des dispositions du Code de la route et que l'indemnisation des usagers doit en tenir compte.

L'idée de cette échelle d'indemnisation est bonne mais elle devrait se présenter autrement pour protéger davantage de conducteurs. D'autant plus que selon nous, l'échelle devrait être établie au regard de la gravité des dommages subis mais aussi en fonction du risque créé par la conduite du véhicule. Ainsi, les conducteurs de deux-roues et de voitures seraient sur un pied d'égalité.

Il faudrait créer quatre catégories d'accidents. La première serait les accidents où uniquement une voiture ou un véhicule deux roues est impliqué et où seul le conducteur est blessé. Dans ce cas-là, le conducteur aurait droit à une indemnisation directe de la part de son propre assureur. La deuxième catégorie serait les accidents entre un véhicule automoteur (deux ou quatre roues) et un usager faible piéton ou cycliste. L'indemnisation de ce type d'accident ne serait pas différente de l'indemnisation actuelle, les conducteurs étant exclus. La troisième catégorie serait les accidents entre véhicules automoteurs de même type où les personnes à bord de chaque véhicule seraient indemnisées directement par l'assureur de l'autre véhicule impliqué. La dernière catégorie serait celle des accidents entre camions ou bus et voitures ou deux roues où les conducteurs des premiers

---

<sup>238</sup> Proposition de loi modifiant diverses dispositions relatives au régime d'indemnisation des usagers de la route les plus vulnérables, développements, *Doc. Parl.*, Ch., sess. ord. 2014-2015, n°54-0954/001, p. 4 et 6.

seraient exclus et les conducteurs des deuxièmes seraient considérés comme usagers faibles. Les passagers seraient indemnisés directement dans tous les cas.

Pour éviter toute discussion et controverse à l'avenir, il serait pertinent de préciser que l'indemnisation serait encadrée par une assurance de responsabilité puisqu'il revient dans la majorité des cas à un conducteur présentant un plus grand risque d'indemniser les dommages de celui qui en présentait moins à priori. La seule exception serait celle du conducteur seul blessé dans un accident où seul son véhicule était impliqué. Normalement, il est impossible d'être responsable pour soi-même mais le législateur pourrait préciser que ce régime de responsabilité veut faire exception à la responsabilité de droit commun et, comme le disait l'Avocat général Genicot dans son avis avant l'arrêt de la Cour de cassation du 28 avril 2006<sup>239</sup>, se présente comme une sorte d'« excroissance dans un régime de responsabilité » qui permet que le conducteur soit indemnisé par son propre assureur.

De plus, pour la catégorie des accidents entre conducteurs, étant donné qu'ils présentent le même niveau de risque, il faudrait garder la possibilité d'action récursoire de l'assureur envers son assuré telle qu'elle existe déjà aujourd'hui<sup>240</sup>. L'assureur devrait d'abord indemniser l'autre conducteur-victime, sur base de la responsabilité contractuelle de son assuré et ensuite, dans un deuxième temps, il aurait la possibilité de se retourner contre son assuré dans le cas où celui-ci a commis une faute grave ayant mené au sinistre<sup>241</sup>. La liste de ces fautes ouvrant l'action récursoire devrait être inscrite dans le contrat afin que l'assuré soit au courant des situations où il se verrait obligé de rembourser une partie de l'indemnisation offerte à l'autre victime.

Ainsi, ce système permettrait de mettre de côté la faute des conducteurs et d'ouvrir leur indemnisation dans un bon nombre de cas. La faute du conducteur ne serait réintroduite que dans les situations où il présenterait un réel risque pour autrui. Cependant, il est à espérer qu'un tel système soit soutenable au niveau de son prix. L'échelle d'indemnisation permettrait de balancer le risque entre les différents acteurs et permettrait donc d'éviter une trop grande augmentation des primes. De plus, dans ce cas-ci également, il est probable que le montant des primes sera contrebalancé par la baisse des recours en justice, la baisse du risque d'accidents de la circulation et par le système de bonus-malus.

---

<sup>239</sup> Av. gén. J.-M. GENICOT, concl. préc. Cass., 28 avril 2006, *Pas.*, 2007, p. 980.

<sup>240</sup> Loi du 4 avril 2014 relative aux assurances, *M.B.*, 30 avril 2014, art. 152 ; Arrêté royal du 16 avril 2018 déterminant les conditions des contrats d'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, *M.B.*, 2 mai 2018, art. 1<sup>er</sup>; Annexe du 16 avril 2018 à l'Arrêté royal du 16 avril 2018 déterminant les conditions des contrats d'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, disposant des conditions des contrats d'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, *M.B.*, 16 avril 2018, art. 44, 45, 46.

<sup>241</sup> B. DEWIT et V. KATZ, *Précis de droit de la circulation routière*, Limal, Anthemis, 2014, p. 159.

## **CONCLUSION**

L'exclusion du conducteur de l'indemnisation automatique des accidents de la circulation telle qu'imposée par le paragraphe 2 de l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 ne tient plus la route. A priori, l'exclusion du conducteur était justifiée. Si l'on considère que l'article 29bis dispose d'un système d'assurance de responsabilité, le principe d'altérité s'oppose à l'indemnisation de l'assuré par son propre assureur. De plus, le législateur souhaitait mettre en œuvre un nouveau système de réparation des préjudices bénéficiant aux victimes qui subissent un risque créé par d'autres. Le conducteur, en tant que créateur du risque ne peut pas en bénéficier. Le législateur désirait également faire une économie de masse en transférant le prix du système sur l'ensemble des assurés et en évitant de faire exploser le montant des primes, ce que l'inclusion du conducteur n'aurait pas permis. La Cour constitutionnelle suivit le pas et conclut à l'absence de discrimination entre les conducteurs et les usagers faibles.

Cependant, l'évolution de l'article 29bis et du système d'indemnisation des accidents de la circulation mit à mal la logique d'exclusion du conducteur. Effectivement, la définition de la notion étant prétorienne, nombre de cas se présentent où l'attribution de la qualité de conducteur à une des victimes s'avère compliquée et où la solution tombe entre les mains des juges, ce qui entraîne un certain manque de sécurité juridique. Ensuite, depuis 2001, le conducteur peut bénéficier de l'indemnisation directe pour ses dommages par ricochet. Cette modification légale crée notamment une discrimination au sein de la catégorie des conducteurs en fonction du type de dommage subi. Mais aussi, elle ébranle complètement l'exclusion du conducteur pour ses dommages directs puisqu'il est, dans tous les cas de figure, la personne à l'origine du risque subi par les usagers faibles. Enfin, les victimes responsables de leur propre dommage peuvent, si elles sont considérées comme usagers faibles au moment de l'accident, bénéficier de l'article 29bis. Là encore, cette précision amenée par la Cour de cassation mène à se demander pourquoi une personne ayant participé au risque de la circulation a le droit d'être indemnisée directement et pourquoi alors l'exclusion du conducteur pour ses dommages directs reste toujours d'application.

Ces considérations mènent alors à repenser cette exclusion mais surtout à se demander s'il n'est pas possible d'imaginer un système d'indemnisation incluant ce dernier. Le droit québécois apporte son aide à ce niveau puisqu'il a développé une assurance publique indemnisant l'ensemble des victimes de la circulation, y compris les conducteurs, et cela de manière rentable. Ce système a mis de côté tout notion de faute et de responsabilité afin de mettre l'accent sur l'indemnisation des victimes. Cette solution ne porte atteinte qu'au principe de la réparation

intégrale mais la loi tente tout de même d'assurer une indemnisation juste et la plus étendue possible.

Les enjeux de l'indemnisation du conducteur ne se situent pas seulement dans le passé, en fonction de l'évolution textuelle et prétorienne de l'article 29*bis*, mais aussi dans le futur qui promet d'impressionnantes et rapides évolutions technologiques automobiles. Ainsi, lorsque les voitures complètement autonomes auront fait leur apparition sur nos routes, il faudra que notre ordre juridique y soit préparé. A l'avenir, il n'y aura plus de conducteurs et le risque d'accidents de la route deviendra minime. Entre-temps, le profil du conducteur va muter vers celui de superviseur et la sécurité routière ne va cesser de s'améliorer. Dès lors, il faut prévoir un système d'indemnisation qui encadre cette nouvelle réalité et n'exclut aucune victime mais fait porter l'éventuelle responsabilité sur le constructeur du véhicule. Un système d'assurance publique universelle adaptée du modèle québécois serait une solution si notre législateur accepte de mettre de côté les notions de faute et de responsabilité ainsi que l'atteinte au principe de la réparation intégrale. Sinon, un système de responsabilité en cascade consiste en une autre solution où le conducteur pourrait bénéficier de l'indemnisation directe lorsqu'il est la seule victime et lorsqu'il est impliqué dans un accident avec des véhicules-tiers où les rapports de force sont inégaux.

Pour conclure, il est temps pour le législateur de passer la seconde vitesse dans l'indemnisation des conducteurs et de mettre en œuvre un système qui permette l'indemnisation directe, simple et efficace de leurs préjudices. Leur exclusion actuelle ne fait plus sens dans ce système d'indemnisation qui a été marqué par des interprétations et modifications légales permettant la réparation directe des préjudices directs ou indirects de ceux qui ont pris le volant et créé un risque pour autrui. Maintenant que le remodelage du Code civil a été amorcé, le législateur doit continuer sur sa lancée et s'attaquer aux lois particulières telles que la loi du 21 novembre 1989. Il est certain que d'importants obstacles se dresseront sur sa route comme accepter de porter atteinte à la notion de faute ou au principe de la réparation intégrale. Il lui faudra également trouver un terrain d'entente avec tous les acteurs, assureurs, représentants des consommateurs ou encore constructeurs automobiles afin de trouver un système qui soit tenable au niveau financier. Mais les grands changements ne se font pas en un jour et sans sacrifices. Alors même s'il reste encore un long chemin à parcourir, la destination finale en vaut la peine, et cela pour l'ensemble de la société.

## **BIBLIOGRAPHIE**

### **Législation**

#### **Droit européen**

Résolution du Parlement européen du 16 février 2017 contenant des recommandations à la Commission concernant des règles de droit civil sur la robotique (2015/2103(INL)), *Parl. Eur.* 2014-2019, para. 1, 25, 56.

#### **Droit belge**

Code civil, art. 1315, 1382.

Code judiciaire, art. 870.

Loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, *M.B.*, 8 décembre 1989, art. 3, 4, 19bis-17, 29bis.

Loi du 30 mars 1994 portant des dispositions sociales, *M.B.*, 31 mars 1994, art. 45.

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, art. 1.

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, art. 2.

Loi du 17 août 2013 portant création du cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents et modifiant la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière, *M.B.*, 19 septembre 2013.

Loi du 4 avril 2014 relative aux assurances, *M.B.*, 30 avril 2014, art. 152.

Loi du 31 mai 2017 modifiant la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, *M.B.*, 12 juin 2017, art. 18 et 22.

Arrêté royal du 16 avril 2018 déterminant les conditions des contrats d'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, *M.B.*, 2 mai 2018, art. 1<sup>er</sup>.

Arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, *M.B.*, 9 décembre 1975, art. 2.13 et 8.3.

Annexe du 16 avril 2018 à l'Arrêté royal du 16 avril 2018 déterminant les conditions des contrats d'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, disposant des conditions des contrats d'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, *M.B.*, 16 avril 2018, art. 44, 45, 46.

### **Droit français**

Code civil, art. 1353.

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, [www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr), art. 3 et 4.

### **Droit québécois**

*Loi sur l'assurance automobile*, LQ. (1977), c. A-25, <http://legisquebec.gouv.qc.ca>, art. 5, 6, 60, 83.2, 83.30, 83.57, 83.58, 151, 151.1

*Règlement sur l'indemnité forfaitaire pour préjudice non pécuniaire*, RLRQ., c. A-25, r. 10, <https://saaq.gouv.qc.ca>., considérant 5.

### **Travaux préparatoires**

Projet de loi portant des dispositions sociales, Exposé des motifs, *Doc. Parl.*, Sénat, sess. ord. 1993-1994, n°980-1, p. 8 à 10, 85.

Projet de loi portant des dispositions sociales, Avis du Conseil d'Etat, *Doc. Parl.*, Sénat, sess. ord. 1993-1994, n° 980-1 p. 156 et 157.

Projet de loi portant des dispositions sociales, Rapport fait au nom de la Commission de la justice par M. Arts, *Doc. Parl.*, Sén., sess. ord. 1993-1994, n°980-3, p. 12 et s.

Projet de loi portant des dispositions sociales, Texte adopté par les Commissions, *Doc. Parl.*, Sénat, sess. ord. 1993-1994, n°980-6, p. 23.

Projet de loi portant des dispositions sociales (article 45), Rapport fait au nom de la Commission de la justice par M. Landuyt, *Doc. Parl.*, Ch., session ord. 1993-1994, n°1343/6, p. 5.

Proposition de loi modifiant l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, Développements, *Doc. Parl.*, Ch., sess. ord. 1993-1994, *Doc. Parl.*, n°1422/1, p. 2.

Projet de loi modifiant diverses dispositions relatives au régime de l'indemnisation automatique des usagers de la route les plus vulnérables et des passagers de véhicules, procédure d'évocation, Rapport fait au nom de la commission des finances et des affaires économiques par M. Santkin, *Doc. Parl.*, Sén., sess. ord. 2000-2001, n°2-478/3, p. 3 et s.

Proposition de loi améliorant le régime de l'indemnisation automatique des dommages subis par les usagers de la route les plus vulnérables et les passagers de véhicules, Développements, *Doc. Parl.*, Ch., sess. ord. 2000-2001, n°50-0210/001.

Proposition de loi améliorant le régime de l'indemnisation automatique des dommages subis par les usagers de la route les plus vulnérables et les passagers de véhicules, 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 Creyf, *Doc. Parl. Ch.*, sess. ord. 2000-2001, n°50-0210/005, p. 4 et s.

Proposition de loi modifiant diverses dispositions relatives au régime d'indemnisation des usagers de la route les plus vulnérables, développements, *Doc. Parl.*, Ch., sess. ord. 2014-2015, n°54-0954/001, p. 4 et 6 et s.

Projet de loi modifiant la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicule automoteurs, 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 Lijnen, *Doc. Parl. Ch.*, sess. ord. 2016-2017, n°54-2414/003, p. 7 et 9.

Avant-projet de loi portant insertion des dispositions relatives à la responsabilité extracontractuelle dans le nouveau Code civil, Exposé des motifs, 30 mars 2018, <https://justice.belgium.be/fr/bwcc>.

Avant-projet de loi portant insertion des dispositions relatives à la responsabilité extracontractuelle dans le nouveau Code civil , 30 mars 2018, <https://justice.belgium.be/fr/bwcc>, art. 5.162, 5.175.

### **Doctrine**

ALALUF (Q.), COPPEE (T.), KAPITA (A.), LUTTE (I.), *Avant-projet de loi portant insertion des dispositions relatives à la responsabilité extracontractuelle dans le nouveau code civil. Commentaires*, <http://www.droitbelge.be/fiches/Avant-projet%20de%20loi%20portant%20insertion%20des%20dispositions%20relatives%20%C3%A0%20la%20responsabilit%C3%A9%20extracontractuelle%20dans%20le%20nouveau%20code%20civil%20-%20Commentaires.pdf>, p. 68, dernière consultation : le 5 juillet 2018.

ASSURALIA, *Ventilation des victimes en 2016 entre conducteurs et passagers*, [http://www.assuralia.be/images/docs/stats/FR/07\\_statistiques-contextuels/07\\_03\\_victimes-conducteur-passager.htm](http://www.assuralia.be/images/docs/stats/FR/07_statistiques-contextuels/07_03_victimes-conducteur-passager.htm), dernière consultation le 1<sup>er</sup> juillet 2018.

BERTONCELLO (M.) et WEE (D.), « Ten ways autonomous driving could redefi-ne the automotive world », <http://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/ten-ways-autonomous-driving-could-redefine-the-automotive-world>, dernière consultation: le 27 juin 2018.

BOGAERT (J.), « Op wie berust de bewijslast ? », note sous Cass., 26 octobre 2007, *Bull. ass.*, 2008/1, p. 54.

BOGAERT (J.), « Definitieve terugkeer naar de ratio legis van artikel 29bis ? », note sous Civ. Anvers, 11 juin 2007, *Bull. Ass.*, 2008, p. 66 et 67.

BOGAERT (J.), « Het Hof van Cassatie over het begrip bestuurder », note sous Pol. Gand, 22 octobre 2007, *Bull. Ass.*, p. 70 à 72.

BUREAU CENTRAL FRANÇAIS, *Comment est indemnisé le conducteur en France ?* [http://www.bcf.asso.fr/system/files/CIRC\\_9\\_2007\\_annexe\\_1\\_FR\\_0.pdf](http://www.bcf.asso.fr/system/files/CIRC_9_2007_annexe_1_FR_0.pdf), dernière consultation : le 19 novembre 2017.

CASSART (A.), « Titre 2 - Aéronefs sans pilote, voitures sans conducteur : la destination plus importante que le voyage », *L'intelligence artificielle et le droit*, Bruxelles, Larcier, 2017, p. 319 à 339.

CHANH (S.), « Faute exclusive d'indemnisation. Le conducteur, victime de la loi du 5 juillet 1985 ? », *Jurispr. Auto.*, 2012, note sous Cass. fr., Civ. 2e, 29 mars 2012, <http://www.argusdelassurance.com/jurisprudences/jurisprudence-ja/le-conducteur-victime-de-la-loi-du-5-juillet-1985.57163>, dernière consultation : le 18 novembre 2017.

CORNELIS (L.), « De objectieve aansprakelijkheid voor motorrijtuigen », *R.W.*, 1998-1999, p. 521 à 537.

DE CONINCK (B.) et DUBUISSON (B.), « L'indemnisation automatique des usagers faibles, victimes d'accidents de la circulation. Rapport belge », *L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation en Europe*, Recueil des travaux du GRERCA, Bruxelles, Bruylant, 2015, p. 25 à 47.

DE RODE (H.), *L'assurance de la responsabilité civile automobile*, Waterloo, Kluwer, 2016, 155 p.

DE RODE (H.), ACOLTY (J.), CALVAER (A.), « L'indemnisation des usagers faibles de la circulation », *Préjudice, indemnisation et compensation*, Limal, Anthemis, 2012, p. 9 à 33.

DE RODE (H.), *L'indemnisation des victimes faibles d'accidents de circulation*, Louvain-la-Neuve, Anthemis, 2008, 128 p.

DE RODE (H.), « Les limites du droit à l'indemnisation. Catégories de victimes. Faute inexcusable », *L'indemnisation automatique de certaines victimes d'accident de la circulation*, sous la direction de B. Dubuisson, Bruxelles, Academia- Bruylant, 1995, p. 75 à 107.

DUBUISSON (B.), « La loi sur l'indemnisation automatique de certaines victimes d'accidents de la circulation ou l'art du "clair-obscur" », *L'indemnisation automatique de certaines victimes d'accident de la circulation*, sous la direction de B. Dubuisson, Bruxelles, Academia- Bruylant, 1995, p. 9 à 51.

DUBUISSON (B.), « La loi du 19 janvier 2001, modifiant le régime d'indemnisation des usagers faibles de la route. "Cent fois sur le métier" », *L'indemnisation des usagers faibles de la route*, sous la direction de P. Jadoul et B. Dubuisson, Bruxelles, Larcier, 2002, p. 207 à 234.

DUBUISSON (B.), « Questions diverses : l'application de la loi dans le temps et dans l'espace, le préjudice par répercussion, la situation du conducteur », *L'indemnisation des usagers faibles de la route*, sous la direction de P. Jadoul et B. Dubuisson, Bruxelles, Larcier, 2002, p. 139 à 176.

DUBUISSON (B.), « Le passager impétueux qui devient conducteur... deux fois puni », obs. sous Cass. 7 septembre 2015, *J.L.M.B.*, 2015, p. 2004 à 2008.

Av. gén. DUBRULLE (G.), concl. préc. Cass. (1<sup>ère</sup> ch.), 23 octobre 2009, *J.T.*, 2010, p. 95 et 96.

DEWIT (B.) et KATZ (V.), *Précis de droit de la circulation routière*, Limal, Anthemis, 2014, 250 p.

EEMAN (Th.-L.), DE RIDDER (G.), NAVEAU (A.-M.), « L'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 », *Bull. Ass.-De Verz.*, 2008, p. 115 à 130.

ESTIENNE (N.), « La nouvelle réforme du régime d'indemnisation automatique des usagers faibles de la route », *R.G.A.R.*, 2001, n° 13.392.

ESTIENNE (N.), « La détermination de la qualité de conducteur », note sous Pol. Liège, 20 septembre 2001, *R.G.A.R.*, 2002, n° 13.621.

ESTIENNE (N.) et de CALLATAÏ (D.), « Le point sur l'indemnisation 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 C.U.P., 2002, p. 121 à 163.

ESTIENNE (N.), « Questions choisies en matière d'indemnisation des usagers faibles de la route », *R.G.A.R.*, 2004, n° 13.894.

ESTIENNE (N.), « Le préjudice par répercussion en cas de décès ou de blessures », *R.G.A.R.*, 2013, n° 14.973.

EYBEN (C.), « L'indemnisation automatique de l'utilisateur faible responsable de son dommage à charge de son propre assureur de responsabilité », note sous Cass, 28 avril 2006, *For. Ass.*, 2006, p. 8 à 13.

EYBEN (C.), « L'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 : nouvelles conditions d'application et/ou exceptions ? », obs. sous Pol. Huy, 9 septembre 2004, *Bull. ass.*, 2005, p. 129 à 138.

FAGNART (J.-L.), « Examen de jurisprudence (1981-1990) - Les assurances terrestres », *R.C.J.B.*, 1992, p. 53 à 135.

FAGNART (J.-L.), « La preuve de l'exclusion de garantie : un débat qui n'en finit pas », *For. Ass.*, 2010/1, p. 226 à 231.

FAGNART (J.-L.), « Article 29bis -Vingt ans de controverses », *L'assurance R.C. auto : les 25 ans de la loi du 21 novembre 1989*, Limal, Anthemis, 2014, p. 45 à 127.

Cons. rap. GALLET (M.), rapport préc. Cass. fr., Ass. Plénière, 6 avril 2007, n°05-81.350 et 05-15.950,  
[https://www.courdecassation.fr/jurisprudence\\_2/assemblee\\_pleniere\\_22/gallet\\_conseiller\\_10392.html](https://www.courdecassation.fr/jurisprudence_2/assemblee_pleniere_22/gallet_conseiller_10392.html), dernière consultation : le 20 novembre 2017.

GARDNER (D.), « Quelques points de comparaison entre les deux plus anciens régimes intégrés d'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile : Québec et Nouvelle-Zélande », *Assurances et Gestion des Risques*, 2004, p. 591 à 613.

GARDNER (D.), « Comparer l'incomparable : les indemnités pour préjudice corporel en droit commun et dans la *Loi sur l'assurance automobile* », *Cahiers de Droit*, 1998, p. 429 à 456.

Av. gén. GENICOT (J.-M.), concl. préc. Cass. (1<sup>ère</sup> ch.), 18 mai 2012, *Pas.*, 2012, p. 1122 à 1126.

Av. gén. GENICOT (J.-M.), concl. préc. Cass. (1<sup>ère</sup> ch.), 28 avril 2006, *Pas.*, 2007, p. 978 à 981.

GOUT (O.), « L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation en Europe : conditions et étendue du droit à la réparation. Rapport français », *L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation en Europe*, Recueil des travaux du GRERCA, Bruxelles, Bruylant, 2015, p. 67 à 77.

GRAULUS (P.), « Artikel 29bis WAM: de bestuurder als rechthebbende voor de wijziging van 19 januari: duidelijkheid graag! », note sous Cass., 17 juin 2004, *Bull. Ass.*, 2005, p. 495 et 496.

INSTITUT VIAS, *Baromètre de la sécurité routière, 1<sup>er</sup> trimestre 2018*, <https://www.vias.be>, dernière consultation : le 25 juillet 2018.

INSTITUT VIAS, *Voiture autonome : seuls 4 Belges sur 10 préoccupés par leur liberté de conduire, Rapport du 7 avril 2017*, <http://www.ibsr.be/fr/ibsr/infos-et-presse/voiture-autonome-seuls-4-belges-sur-10-preoccupes-par-leur-liberte-de-conduire/>, dernière consultation : le 11 avril 2017.

JADOUL (P.) et EYBEN (C.), « L'indemnisation automatique des "usagers faibles" dans la jurisprudence de la Cour de cassation (2000-2007) », *Liber Amicorum Michel Mahieu*, sous la coordination de S. Van Drooghenbroeck et F. Tulkens, Bruxelles, Larcier, 2008, p. 211 à 248.

JADOUL (P.) et EYBEN (C.), « L'indemnisation du préjudice par ricochet du conducteur sur base de l'article 29bis avant sa modification par la loi du 19 janvier 2001: une controverse qui contamine les Chambres francophone et néerlandophone de la Cour de cassation », note sous Cass., 23 octobre 2009, *J.T.*, 2010, p. 97 à 99.

JOCQUÉ (G.), « Vergoeding van bestuurder als rechthebbende van een rechtstreeks slachtoffer », note sous Cass., 17 juin 2004, *C.R.A.*, 2004, p. 401 à 403.

JOURDAIN (P.), « Domaine d'application », *Loi Badinter : Le bilan de 20 ans d'application*, sous la direction de Ph. Brun et P. Jourdain, Paris, L.G.D.J., 2006, p. 17 à 35.

KPMG, « Automobile insurance in the era of autonomous vehicle », *White paper*, octobre 2015, <https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmg/pdf/2016/06/id-market-place-of-change-automobile-insurance-in-the-era-of-autonomous-vehicles.pdf>, dernière consultation: le 27 juin 2018.

KRUIHOF (M.), « Oorzaak of aanleiding ? Geen causaal verband zonder causale bijdrage », in T. Vansweevelt en B. Weyts (eds.), *Actuele ontwikkelingen in het aansprakelijkheids-en verzekeringsrecht*, Antwerpen, Intersentia, 2015, p. 139 à 208.

LELIÈVRE-BOUCHARAT (M.), « Le régime québécois d'indemnisation des victimes d'accidents de la route est-il un exemple à suivre pour le droit français ? », *R.I.D.C.*, 2003. p. 177 à 195.

MUOIO (D.), « Tesla is already showing how the insurance industry will be disrupted by self-driving cars », *Business Insider*, 26 février 2017, <http://www.businessinsider.com/driverless-cars-could-negatively-affect-insurance-industry-2017-2>, dernière consultation: le 26 juin 2016.

MUYLDERMANS (J.), observation sous Cass., 28 avril 2006, *Bull. Ass.*, 2007, p. 63 et 64.

NATIONAL TRANSPORTATION SAFETY BOARD, « *Collision Between a Car Operating With Automated Vehicle Control Systems and a Tractor-Semitrailer Truck Near Williston, Florida, May 7, 2016.* », Highway Accident Report NTSB/HAR-17/02. Washington D.C., September 12 2017. <https://www.nts.gov/investigations/AccidentReports/Pages/HAR1702.aspx>, dernière consultation : le 9 novembre 2017.

NOUNCKELE (M.), « Les fonds d'indemnisation : la solidarité comme soutien au droit à l'indemnisation », *R.G.A.R.*, 2016, n° 15. 264.

PAPART (Th.), « L'ayant droit dans l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989. « A never ending story » », note sous C. const., 28 octobre 2010, *For. Ass.*, 2011, p. 112 à 114.

PAPART (Th.), « Sur la notion de conducteur... », note sous Civ. Verviers, 15 novembre 2006, *CRA-VAV*, 2007, p. 163 et 164.

PAPART (Th.), « L'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989: Au pays de nulle part », *J.J.P.* 2006, p. 140 à 155.

PAPART (Th.), « Les difficiles limites de l'article 29bis... », observation sous Pol. Liège, 16 septembre 2004, *J.L.M.B.*, 2005/2, p. 82 à 85.

PASTOR (Chr.), « Indemnisation de la victime. Le conducteur est celui qui a la maîtrise du véhicule », *Jurisp. Auto.*, 2013, <http://www.argusdelassurance.com/jurisprudences/jurisprudence-ja/le-conducteur-est-celui-qui-a-la-maitrise-du-vehicule.63700>, dernière consultation: le 9 juillet 2018.

PERREAULT (J.), « Obtenir une juste compensation de la SAAQ », <http://www.saaqavocat.com/pdf/victimes-d-accidents-d-automobile-saaq.pdf>, dernière consultation : le 28 novembre 2017.

RADE (Chr.), « Les acquis et les zones d'ombre de l'interprétation jurisprudentielle de la loi du 5 juillet 1985. Le régime d'indemnisation des victimes », *Loi Badinter : Le bilan de 20 ans d'application*, sous la direction de Ph. Brun et P. Jourdain, Paris, L.G.D.J., 2006, p. 36 à 55.

ROUSSEAU-HOULE (Th.), « Le régime québécois d'assurance automobile, vingt ans après », *Cahiers de droit*, 1998, p. 213 à 232.

SIMOENS (D.), « Schendt het verkeersongevallenartikel 29bis W.A.M. de grondwettelijke gelijkheidsbepalingen? », *R.G.D.C./T.B.B.R.*, 2001, p. 604 à 612.

SIMOENS (D.), « De gewijzigde vergoedingsregel ten voordele van voetgangers, fietsers en passagiers », *R.W.*, 1995-1996, p. 218 à 223.

SIMOENS (D.), « De nieuwe vergoedingsregel ten voordele van voetgangers en fietsers », *R.W.*, 1994-1995, p. 114 à 120.

SIMOENS (D.), « Art. 29bis WAM en het gelijkheidsbeginsel: is het laatste woord gezegd? », note sous C. const., 23 janvier 2002, *R.W.*, 2001-2002, p. 1427 et 1428.

SIMOENS (D.), « Is een co-piloot een bestuurder? », note sous Cass., 13 avril 2007, *R.W.*, 2007-2008, p. 1078 et 1079.

SOCHIRCA (N.), « La voiture autonome va-t-elle révolutionner notre système juridique ? », *R.E.D.C.*, 2016, p. 75 à 87.

STATBEL, *L'an dernier, les accidents de la circulation ont causé la mort de 637 personnes sur les routes belges*, <https://statbel.fgov.be/fr/themes/mobilite/circulation/accidents-de-la-circulation#news>, dernière consultation : le 1<sup>er</sup> juillet 2018.

STATBEL, *Le parc des véhicules automobiles continue de croître, le diesel poursuit son déclin*, <https://statbel.fgov.be/fr/themes/mobilite/circulation/parc-de-vehicules#news>, dernière consultation : le 26 juillet 2018.

TANGHE (J.) et DE BRUYNE (J.), « Aansprakelijkheid voor schade veroorzaakt door autonome motorrijtuigen », *R.W.*, 2016-2017, p. 963 à 986.

TINANT (J.), « A qui profite le doute ? », *OBSERVATION SOUS J.L.M.B.*, 2008, p. 961 à 963.

VAN DEN HOUT (E.), « Art. 29bis WAM – Heeft een bestuurder bij het uitstappen nog de controle over het voertuig ? », note sous Cass. (1<sup>ère</sup> ch.), 7 juin 2012, *Bull. Ass.*, 2012, p. 481 à 483.

VAN ROSSUM (J.), « 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 », *Circulation routière et responsabilité*, Limal, Anthemis, 2012, p. 47 à 84.

VAN SCHOUBROECK (C.) en MEURS (T.), *Vergoedingsregeling zwakke weggebruiker (art. 29bis WAM-wet)*, Mechelen, Kluwer, 2013, 88 p.

VAN SCHOUBROECK (C.), « De verzekeraar moet bewijzen dat aan de voorwaarden van de uitsluiting van dekking is voldaan », note sous Cass., 13 avril 2007, *R.D.C.* 2007, p. 802.

VERDURE (C.), « La notion de conducteur », *For. Ass.*, 2006, p. 4 à 9.

VERHEYEN (Th.), « Het begrip “bestuurder” (art. 29bis WAM) verder uitgeklaard door het Hof van Cassatie », note sous Cass., 15 juin 2015 et 7 septembre 2015, *R.A.B.G.*, 2016, p. 125 à 132.

VINEY (G.), *L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation*, Paris, L.G.D.J., 1992, 218 p.

## **Jurisprudence**

### **Jurisprudence Benelux**

C.J.Benelux, 8 décembre 1994, *Benelux Jur.*, 1994, p. 92.

### **Jurisprudence belge**

C.const, 17 juillet 2014, n° 111/2014, <http://www.const-court.be>.

C.const., 23 janvier 2002, n°23/2002, *R.W.*, 2001-2002, p. 1425.

Cass., 13 mai 2016, *R.G.A.R.*, 2016, n°15.330.

Cass., 7 septembre 2015, *R.G.A.R.*, 2015, n°15.245.

Cass., 19 juin 2015, *R.A.B.G.*, 2016, p. 131.

Cass., 7 juin 2012, *Bull. ass.*, 2012, p. 477.

Cass., 18 mai 2012, *Pas.*, 2012, p. 1121.

Cass., 23 octobre 2009, *J.T.*, 2010, p. 95.

Cass., 24 avril 2009, *Pas.*, 2009, p. 1003.

Cass., 27 novembre 2008, *Bull. Ass.*, 2009, p. 149.

Cass., 20 décembre 2007, *J.J.Pol.*, 2008, p. 179.

Cass., 26 octobre 2007, *Bull. ass.*, 2008/1, p. 52.

Cass., 13 avril 2007, *R.D.C.*, 2007, p. 797.

Cass., 28 avril 2006, *Pas.*, 2007, p. 977.

Cass., 17 juin 2004, *C.R.A.- V.A.V.*, 2004, p. 397.

Cass., 9 janvier 2004, *Pas.*, 2004, p. 34.

Cass., 10 avril 2003, *R.G.A.R.*, 2004, n° 13.957.

Cass., 30 juin 1981, *Pas.*, 1981, p. 1255.

Cass., 23 octobre 1973, *Pas.*, 1974, p. 203.

Cass., 19 février 1965, *Pas.*, 1965, p. 628.

Bruxelles, 28 juin 1999, *R.G.A.R.*, 2001, n° 13.458.

Civ. Bruxelles, 14 avril 2015, *C.R.A.*, 2015, p. 37.

Civ. Bruxelles, 9 décembre 2011, *R.G.A.R.*, 2012, n°14.893.

Civ. Bruxelles, 12 avril 2002, *R.G.A.R.*, 2003, n°13.715.

Civ. Namur, 28 novembre 2008, *J.J.Pol.*, 2009, p. 120.

Civ. Nivelles, 29 septembre 2010, *R.G.A.R.*, 2011, n°14.719.

Civ. Verviers, 15 novembre 2006, *CRA-VAV*, 2007, p. 161.

Corr. Arlon, 7 mars 1967, *J.L.M.B.*, 1966, p 952.

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

Pol. Anvers, 4 juin 2014, *J.J.Pol.*, 2015, p. 65.

Pol. Bruges, 23 novembre 1998, *R.G.A.R.*, 2000, n°13.314.

Pol. Charleroi, 19 février 2004, *R.G.A.R.*, 2005, n°14.050.

Pol. Gand, 22 octobre 2007, *Bull. Ass.*, p. 69.

Pol. Liège, 16 septembre 2004, *J.L.M.B.*, 2005/2, p. 78.

Pol. Liège, 20 septembre 2001, *R.G.A.R.*, 2002, n° 13.621.

### **Jurisprudence française**

Cass. fr., Civ. 2<sup>e</sup>, 23 mars 2017, n° 15-25585, [www.juritravail.com/jurisprudence](http://www.juritravail.com/jurisprudence).

Cass. fr., Civ. 2<sup>e</sup>, 28 mars 2013, n° 12-17.548, [www.juritravail.com/jurisprudence](http://www.juritravail.com/jurisprudence).

Cass. fr., Civ. 2<sup>e</sup>, 29 mars 2012, n° 10-28.129, [www.juritravail.com/jurisprudence](http://www.juritravail.com/jurisprudence).

Cass. fr., Ass. Plénière, 6 avril 2007, n°05-81.350, [www.courdecassation.fr](http://www.courdecassation.fr).

Cass. fr., Ass. Plénière, 6 avril 2007, n° 05-15.950, [www.courdecassation.fr](http://www.courdecassation.fr).

Cass. fr., Civ. 2<sup>e</sup>, 31 mai 2000, n° 98-21203, [www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr).

Cass. fr, Ch. mixte, 28 mars 1997, n° 93-11078, [www.juritravail.com/jurisprudence](http://www.juritravail.com/jurisprudence).

Cass. fr., Civ. 2<sup>e</sup>, 4 décembre 1985, n° 84-13226, [www.juritravail.com/jurisprudence](http://www.juritravail.com/jurisprudence).

Cass. fr, Crim., 30 mai 1989, *Bull. crim.*, p. 554.

**Jurisprudence québécoise**

C. Supr. Canada, 22 juin 2012, *Westmount (Ville) c. Rossy*, <https://scc-csc.lexum.com>.

C. Supr. Canada, 6 octobre 2016, *Godbout c. Pagé*, *R.C.S.*, 2017, p. 283.

## TABLE DES MATIERES

### REMERCIEMENTS

### Plagiat et erreur méthodologique grave

|                                                                                               |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| INTRODUCTION .....                                                                            | 1  |
| CHAPITRE 1. LE CONDUCTEUR, USAGER BANNI.....                                                  | 2  |
| <b>Section 1. <i>Ratio legis</i></b> .....                                                    | 2  |
| Sous-section 1. Problématique de la nature du régime .....                                    | 2  |
| Sous-section 2. Raisons du législateur .....                                                  | 5  |
| §1. Exclusion du créateur de risque.....                                                      | 5  |
| §2. Limitation du montant des primes d'assurance .....                                        | 9  |
| §3. Un système plus généreux pour le conducteur en France .....                               | 10 |
| <b>Section 2. La position de la Cour constitutionnelle : l'arrêt du 23 janvier 2002</b> ..... | 14 |
| CHAPITRE 2. INCIDENCE DE L'EVOLUTION DE L'ARTICLE 29BIS SUR<br>L'EXCLUSION DU CONDUCTEUR..... | 17 |
| <b>Section 1. Qui est le conducteur ?</b> .....                                               | 17 |
| Sous-section 1. Une définition casuistique.....                                               | 17 |
| §1. L'élément matériel : le contrôle du véhicule .....                                        | 20 |
| §2. L'élément temporel : le moment de l'accident. ....                                        | 24 |
| §3. L'élément géographique.....                                                               | 28 |
| Sous-section 2. Charge de la preuve .....                                                     | 29 |
| §1. Une doctrine divisée.....                                                                 | 29 |
| §2. Une obligation reposant sur les victimes.....                                             | 30 |
| <b>Section 2. Le préjudice par ricochet du conducteur</b> .....                               | 33 |
| Sous-section 1. Une initiative non spontanée du législateur.....                              | 33 |
| Sous-section 2. Quelques définitions .....                                                    | 36 |
| Sous-section 3. Une problématique sans fin .....                                              | 37 |
| §1. Compatibilité avec le principe d'égalité et de non-discrimination.....                    | 37 |
| §2. Mise en question de la logique d'exclusion du conducteur .....                            | 40 |
| <b>Section 3. La victime responsable</b> .....                                                | 41 |
| Sous-section 1. Incertitude jurisprudentielle et doctrinale avant 2006 .....                  | 41 |
| Sous-section 2. Solution amenée par la Cour de cassation .....                                | 42 |
| Sous-section 3. Une solution qui n'en est pas une .....                                       | 43 |

|                                                                                                 |           |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>CHAPITRE 3. LE CONDUCTEUR QUEBECOIS EST-IL MIEUX LOTI ? .....</b>                            | <b>46</b> |
| <b>Section 1. Un droit de l'indemnisation des accidents .....</b>                               | <b>46</b> |
| <b>Section 2. <i>Ratio legis</i> et montant des primes .....</b>                                | <b>47</b> |
| Sous-section 1. <i>Ratio legis</i> .....                                                        | 47        |
| §1. Un objectif de protection.....                                                              | 47        |
| §2. Un objectif financier .....                                                                 | 48        |
| Sous-section 2. Montant des primes.....                                                         | 48        |
| <b>Section 3. Refus de la réparation intégrale et exclusion des victimes par ricochet .....</b> | <b>50</b> |
| <b>CHAPITRE 4. L'AVENIR DU CONDUCTEUR ET DE SON INDEMNISATION.....</b>                          | <b>52</b> |
| <b>Section 1. Le conducteur remplacé par le véhicule .....</b>                                  | <b>52</b> |
| Sous-section 1. Définition du véhicule autonome .....                                           | 52        |
| Sous-section 2. Redéfinition du conducteur .....                                                | 53        |
| Sous-section 3. Redéfinition du risque.....                                                     | 55        |
| <b>Section 2. Hypothèses de modification de l'article 29bis.....</b>                            | <b>58</b> |
| Sous-section 1. Une assurance publique universelle .....                                        | 58        |
| Sous-section 2. Un droit à indemnisation en gradation du risque.....                            | 61        |
| <b>CONCLUSION .....</b>                                                                         | <b>63</b> |
| <b>BIBLIOGRAPHIE .....</b>                                                                      | <b>65</b> |
| <b>TABLE DES MATIERES .....</b>                                                                 | <b>77</b> |



