

50083

UNIVERSITE CATHOLIQUE DE LOUVAIN

FACULTE DE DROIT

PH 311
CVA

ADAIN

CENTRE DE DROIT DES OBLIGATIONS

Etude de la jurisprudence relative aux nouvelles
attributions du Fonds commun de garantie
automobile : le concept de cas fortuit
à l'épreuve d'une législation particulière ?

par Serge MAUCQ

Doc. 86/3

UNIVERSITE CATHOLIQUE
LOUVAIN - LA - NEUVE
FACULTE DE DROIT
BIBLIOTHEQUE

900758260986

ETUDE DE LA JURISPRUDENCE RELATIVE AUX NOUVELLES ATTRIBUTIONS
DU FONDS COMMUN DE GARANTIE AUTOMOBILE : LE CONCEPT DE CAS
FORTUIT A L'EPREUVE D'UNE LEGISLATION PARTICULIERE ?

UNIVERSITE CATHOLIQUE
LOUVAIN - LA - NEUVE
FACULTE DE DROIT
BIBLIOTHEQUE

INTRODUCTION

Le souci de protection des victimes des accidents de la circulation constitue incontestablement l'axe majeur des règles applicables à l'assurance de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

Cette législation, qui organise la réparation des dommages consécutifs aux accidents de la circulation, traduit un attachement à la conception classique de la faute. Toutefois, une volonté d'efficacité "exhaustive" apparaît, qui réserve un débiteur subsidiaire aux victimes d'accidents dépourvues de recours en raison de circonstances particulières. Telle est la finalité de l'organisation du Fonds commun de garantie automobile (1), prévue au départ par les articles 15 et 16 de la loi du 1er

-
- (1) C'est également la préoccupation du sort des victimes qui a inspiré une proposition de loi récente déposée par le député Joseph Michel. En effet, des accidents sont régulièrement provoqués par du gibier vivant à l'état sauvage qui ne peut être attribué à une personne déterminée. La proposition tend à insérer un article 16 bis dans la loi du 1er juillet 1956 : "Le Fonds commun de garantie institué par la présente loi couvrira la réparation des dommages résultant de lésions corporelles de toute victime d'un accident de roulage sur la voie publique par le fait du gros gibier. Les conditions d'octroi et l'étendue de l'indemnisation sont déterminées par le Roi. Le Roi peut fixer le montant et les modalités des contributions au Fonds commun de garantie de la part des pouvoirs publics, des porteurs de permis de port d'armes de chasse et des souscripteurs de contrats d'assurance".

L'auteur de la proposition explique que cet article nouveau se fonde à la fois sur une responsabilité collective et générale à charge des propriétaires des forêts et des titulaires de droit de chasse et sur une solidarité de l'ensemble des automobilistes qui peuvent se voir appeler à un effort complémentaire lors de la souscription de leur police d'assurance.

A notre avis, la proposition soulève un problème "incident" sur le plan économique qui mériterait un débat approfondi, à savoir les critères à adopter quant à l'origine des sommes qui devraient alimenter le Fonds dans toutes les hypothèses qui sortent des contours classiques du champ d'application de l'assurance R.C. auto.

D'autre part, cette proposition est améliorable sur le plan juridique car elle doit s'harmoniser avec la législation modifiée récemment ; de plus, la restriction de l'intervention aux seuls dommages résultant de lésions corporelles devrait être supprimée. Proposition de loi sur les réparations des dommages résultant de lésions corporelles dans les accidents de roulage provoqués par le gibier, Doc. Parl., Ch., 1985-86, n° 393/1, 25 mars 1986, reprenant Doc. Parl., Ch., 1984-85, 28 février 1986, n° 1153/1.

juillet 1956. Ces dispositions ont été précisées par l'arrêté royal du 5 ^{janvier} juillet 1957, "déterminant les conditions d'octroi et l'étendue des droits des personnes lésées à l'égard du Fonds commun de garantie prévu par la loi du 1er juillet 1956 sur l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs". Le Fonds devait intervenir dans trois hypothèses. Il devait indemniser les victimes d'accidents causés par un véhicule non identifié ou non assuré ou encore un véhicule dont une personne s'est rendue maître par vol ou violence.

La loi du 24 décembre 1968, exécutée par l'arrêté royal du 20 janvier 1969, a provisoirement étendu les attributions du Fonds au cas de faillite d'une compagnie d'assurances.

La législation allait être améliorée et complétée à l'occasion du vote de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances. Les articles 49 et 50 fixent "les règles relatives à la réparation de certains dommages causés par des véhicules automoteurs". L'article 50 § 1, 2° prévoit notamment la possibilité pour toute personne lésée d'obtenir du Fonds commun de garantie la réparation des dommages ... causés par un véhicule automoteur : ... lorsqu'aucune entreprise d'assurances agréée n'est obligée à ladite réparation en raison ... d'un cas fortuit exonérant le conducteur du véhicule qui a causé l'accident ...". L'étendue et la réparation de ce droit ont été déterminés par l'arrêté royal du 16 décembre 1981, dont le chapitre qui nous intéresse n'est entré en vigueur que le jour de la publication du Moniteur (le 9 juin 1982) de l'arrêté royal du 2 juin 1982 portant agrément du Fonds.

L'article 19 de l'arrêté du 16 décembre 1981 prévoit l'indemnisation des dommages matériels consécutifs à un accident, dont le principe avait été fixé par l'article 50 §1 in fine de la loi du 9 juillet 1975.

Cette législation a été abondamment commentée (1).

L'objet de notre étude est d'analyser la jurisprudence postérieure à l'entrée en vigueur de cet article 50 § 1, 2°, de la loi du 9 juillet 1975 en cernant les lignes de force de celle-ci et en repérant, le cas échéant, l'évolution du concept de cas fortuit dans le cadre de cette législation.

Dans un premier chapitre, nous analyserons brièvement les contours du concept de cas fortuit (et de force majeure) tels qu'ils ont été précisés par la doctrine et la jurisprudence.

Dans un second chapitre, nous examinerons le champ d'application exact de la législation organisant l'intervention du Fonds commun de garantie automobile dans l'hypothèse du cas fortuit; après un bref historique, nous rappellerons les débats doctrinaux relatifs à la responsabilité civile automobile qui ont une incidence sur l'objet de notre étude.

Dans un troisième chapitre, nous examinerons, à partir d'une centaine de décisions judiciaires, l'interprétation jurisprudentielle du concept de cas fortuit dans le cadre que nous avons fixé.

(1) L'ouvrage de référence reste la seconde partie de l'ouvrage de J. DE RUYCK (Bruxelles, Bruylant, 1979) intitulé "Le bureau belge des assureurs automobiles. Le Fonds commun de garantie automobile. L'assurance automobile frontrière". Voyez également J.M. HAUFERLIN, Nouvelles attributions du Fonds commun de garantie automobile, Bull. Ass., 1982, p. 487 et A. PIRE, L'extension de la mission du Fonds commun de garantie automobile ... in Garanties et réparation des risques de circulation - Questions spéciales, Ed. du Jeune Barreau de Liège, 1985, p. 5.

CHAPITRE 1. - LE CONCEPT DE CAS FORTUIT

A. Définition et étude sommaire de la jurisprudence civile

L'article 1148 du Code civil recourt à la notion de cas fortuit juxtaposée à celle de force majeure déjà employée dans la rédaction de l'article 1147. L'on considère généralement que ces deux notions sont incluses dans celle de cause étrangère exonératoire.

Lorsque le débiteur d'une obligation contractuelle ou aquilienne cause un dommage à autrui, la victime l'assignera en réparation de son préjudice. Pourtant, la faute de l'auteur du dommage ne peut être qu'apparente. Celui-ci pourra démontrer que sa "faute" est la résultante d'un événement extérieur à sa volonté qui a provoqué son comportement apparemment fautif. Faute et cause étrangère peuvent donc causer un dommage et c'est le juge qui devra tracer une ligne de démarcation entre leurs sphères d'application respectives. De plus, la théorie de l'équivalence des conditions implique que leur coexistence ne supprime jamais l'impact de la faute.

Cette cause étrangère exonératoire peut consister en toute circonstance élisive de faute du débiteur. Il peut s'agir d'un événement naturel ou social, du fait "du prince" mais aussi de la faute d'un tiers ou même de la victime.

La jurisprudence doit donc préciser la portée de la cause étrangère exonératoire, souvent qualifiée de force majeure.

Comme le souligne P. van Ommeslaghe, "La Cour de cassation a rappelé dans plusieurs arrêts, sa définition de la force majeure : celle-ci résulte d'un obstacle insurmontable à la réalisation des obligations sans

qu'une faute puisse être imputée au débiteur. L'événement doit d'autre part être en principe imprévisible. En outre, pour apprécier le caractère insurmontable de la circonstance invoquée, il faut avoir égard au contenu de l'obligation assumée par le débiteur et l'apprécier de manière raisonnable" (1).

Cette définition de la force majeure laisse transparaître son contenu évolutif précisé toutefois par des conditions fondamentales qui en fixent les contours.

Des circonstances apparemment identiques peuvent être appréciées différemment en vertu de données particulières qui permettent d'affiner le cas d'espèce et de le relier à la critériologie jurisprudentielle.

Nous pouvons le vérifier en analysant sommairement la jurisprudence civile "classique".

Le juge a notamment admis comme constitutifs de cause étrangère exonératoire :

- l'état de santé du débiteur : un malaise subit (2), une paralysie subite (3), la crise cardiaque (4) ou le vertige (5).

(1) P. VAN OMMESELAGHE, Examen de jurisprudence (1974-1982). Les obligations, R.C.J.B., 1986, n° 106, p. 117. Il cite notamment Cass., 9 décembre 1976, Pas., 1977, I, 408 et 25 novembre 1976, Pas., 1977, I, 333. Voyez aussi R. KRUIJTHOF, Verbintenissen (overzicht van rechtspraak 1979-1980), T.P.R., 1983, p. 495.

(2) Civ. Bruxelles, 28 avril 1967, Pas., 1968, III, 20 ; Civ. Bruxelles, 27 décembre 1974, R.G.A.R., 1976, n° 9584.

(3) J. Paix Ixelles, 23 janvier 1976, J.J.P., 1979, p. 271.

(4) J. Paix Charleroi, 10 janvier 1972, R.G.A.R., 1974, n° 9216 ; Civ. Bruxelles, 23 mai 1977, R.W. 1978-79, col. 1181-1182 ; Mons, 21 mars 1978, R.G.A.R., 1979, n° 10031.

(5) Bruxelles, 30 juin 1967, R.G.A.R., 1968, n° 8043.

- les conditions atmosphériques : des averses violentes (1), un brouillard tombant brusquement (2), le gel (3) ;
- une circonstance technique : l'éclatement d'un pneu (4) ;
- un événement extérieur appartenant à l'"environnement" du fait générateur comme la faute d'un conducteur inconnu (5).

La cause étrangère exonératoire a été écartée car :

- l'état de santé du débiteur était également relié causalement à sa faute : c'est la crise cardiaque "prévisible" ! (6) ;
- les circonstances atmosphériques n'étaient pas imprévisibles : notamment un vent assez violent (7) ou le gel (8) ;
- l'éclatement d'un pneu peut résulter de la négligence du gardien du véhicule (9) ;
- l'intervention d'un tiers se cumulait avec une faute du responsable de l'accident (10).

Quant à la charge de la preuve du cas fortuit, elle pèsera sur le débiteur. Comme le souligne Y. Hannequart, "la règle actori incumbit probatio" (art. 1315 du Code civil) signifie le plus souvent qu'il appartient au demandeur d'établir que le défendeur a été l'auteur d'un comportement normalement fautif. Si le défendeur oppose une exception, c'est à lui

(1) Civ. Bruxelles, 22 décembre 1971, R.G.A.R., 1972, n° 8809.

(2) Mons, 13 avril 1976, Bull. Ass., 1977, p. 147.

(3) Bruxelles, 29 avril 1982, Bull. Ass., 1984, p. 517.

(4) Pol. Leuze, 3 décembre 1975, Bull. Ass., 1977, p. 855.

(5) Mons, 19 décembre 1983, Rev. Rég. Droit, 1984, p. 229.

(6) Comm. Mons, 19 mars 1981, Rev. Rég. Droit, 1981, p. 231 ; Comm. Louvain, 21 janvier 1969, R.G.A.R., 1970, n° 8532 et J.C.B., 1969, I, 415.

(7) J. Paix Pâturages, 26 mai 1971, J.T., 1972, p. 64 ; J. Paix Grivegnée, 9 janvier 1974, R.G.A.R., 1974, n° 9241 ; J. Paix Anvers, 30 avril 1975, R.W., 1976-77, p. 1019 ; Civ. Charleroi, 16 mars 1975, R.G.A.R., 1976, n° 9553 ; Liège, 19 décembre 1968, Jur. Liège, 1969-70, p. 90.

(8) Civ. Huy, 31 janvier 1968, Jur. Liège, 1967-68, p. 220, Civ. Malines, 13 janvier 1982, R.W., 1983-84, c. 936.

(9) Civ. Namur, 5 avril 1982, Rev. Rég. Droit, 1982, p. 308.

(10) Civ. Bruxelles, 23 janvier 1973, Bull. Ass., 1973, p. 705.

de la prouver. Si on ne peut en toute hypothèse exiger du défendeur la preuve complète de la cause de justification qu'il invoque, il doit, à tout le moins, réunir un faisceau de présomptions graves, précises et concordantes. Le doute lui serait fatal" (1).

Cette analyse est confirmée par les auteurs d'une chronique de jurisprudence qui estiment : "... het volstaat dus dat de verweerder met enige waarschijnlijkheid een rechtvaardigingsgrond opwert opdat de bal terug in het eisende kamp zou terecht komen. Een louter hypothetische bewering is echter niet voldoende ..." (2).

B. La cause étrangère exonératoire appréhendée par le droit pénal.

La cause étrangère exonératoire, en droit pénal, est régie par l'article 71 du Code pénal : "Il n'y a pas d'infraction lorsque l'accusé ou le prévenu était en état de démence au moment du fait, ou lorsqu'il a été contraint par une force à laquelle il n'a pu résister". Cette contrainte constitutive de force majeure peut être physique ou morale. Elle sera physique lorsque le sujet était matériellement forcé d'accomplir un acte illicite ou, le plus souvent, a été empêché d'accomplir ce qui lui était prescrit. Elle sera morale si la volonté du sujet a été irrésistiblement inclinée vers l'acte délictueux, par la crainte d'un mal imminent menaçant le sujet lui-même. Ajoutons que la jurisprudence marque une certaine réticence à exonérer le prévenu qui a commis le fait dans un état de contrainte irrésistible, lorsqu'il s'est mis lui-même volontairement ou par sa faute, dans cet état de contrainte (3). Ces principes sont régulièrement confirmés par la jurisprudence. La Cour de cassation a rappelé

(1) Y. HANNEQUART, Faute civile. Faute pénale, Ann. Droit, 1983, p. 89.

(2) H. VANDENBERGHE, M. VAN QUICKENBORNE, R. HAMELINK, Overzicht van rechtspraak - Aansprakelijkheid en onrechtmatige daad (1964-1978), T.P.R., 1980, n° 60.

(3) Voyez notamment Les nouvelles, Droit pénal par P.E. TROUSSE, Tome I, volume I, 1956, n°s 2498 à 2552.

que "le juge qui, sur base de son appréciation souveraine des circonstances du fait, estime que la victime d'un accident de roulage a constitué pour le prévenu un obstacle imprévisible peut en déduire légalement que l'obstacle né de la méconnaissance par la victime d'une disposition du Code de la route a constitué pour le prévenu un cas de force majeure" (1). Le tribunal correctionnel de Bruges a considéré que "ne commet pas d'infraction et se trouve en état de force majeure le conducteur qui, par la faute d'un tiers, est contraint de chercher son salut dans une manœuvre fautive" (2).

Quant à la charge de la preuve, la Cour de cassation a jugé que "C'est au Ministère public qu'incombe, en principe, la preuve qu'une cause de justification est invoquée à tort par le prévenu" (3). Comme le souligne Y. Hannequart : "... si le prévenu allègue une circonstance qui exclut sa responsabilité et si cette allégation n'est pas dépourvue d'éléments de nature à lui donner crédit, il appartient à la partie qui poursuit d'en prouver l'inexactitude. Si, en définitive, il subsiste un doute quant à la culpabilité du prévenu, il doit toujours bénéficier à ce dernier" (4).

(1) Cass., 27 mai 1980, Pas., 1980, I, 1181 cité par D.P.C.R., 1983, p. 476.

(2) Corr. Bruges, 7 septembre 1984, cité dans la chronique semestrielle de droit pénal, R.D.P.C., 1985, p. 982.

(3) Cass., 11 juin 1956, Pas., 1956, I, p. 1090.

(4) Y. HANNEQUART, op. cit., p. 89.

CHAPITRE 2. - L'INTERVENTION DU FONDS COMMUN DE GARANTIE AUTOMOBILE
DANS L'HYPOTHESE DU CAS FORTUIT

Dans cette seconde partie de l'exposé, nous rappellerons brièvement la genèse de cette disposition. Ensuite, après avoir remarqué que le mécanisme d'intervention du Fonds commun de garantie automobile se greffe sur la matière de la R.C. auto, nous montrerons que les particularités de cette matière risquent de "contaminer" la sphère de l'intervention du Fonds commun de garantie automobile spécialement dans l'hypothèse du cas fortuit.

A. Historique

C'est la Commission de la Justice du Sénat qui, lors de l'examen du Projet de loi n° 503 (1), a posé la question de savoir si "le Fonds de garantie ne devrait pas intervenir dans la réparation de dommages provoqués par un accident de la circulation imputable à un événement fortuit ou de force majeure (exemple cité : décès inopiné d'un automobiliste au volant de sa voiture, laquelle provoque ensuite un accident)". La Commission (des Affaires économiques) a estimé que, pour des raisons de justice sociale, il ne convient pas de laisser sans réparation les victimes d'accidents de la circulation qui ne peuvent être dédommagées (2).

(1) Articles 19 et 20 du Projet de Loi n° 503, Doc. Parl., Sénat, session 1968-69.

(2) Doc. Parl., Sénat, session 1970-71, n° 570, p. 52. Le texte devient :
 2° "lorsqu'aucune entreprise d'assurance agréée n'est obligée à la dite réparation".

Le gouvernement présenta toutefois un amendement (1) à l'article 50, prévoyant que le Fonds devrait intervenir lorsqu'aucune entreprise d'assurance agréée n'est obligée à ladite réparation en raison soit d'un cas fortuit exonérant le conducteur du véhicule qui a causé l'accident soit du fait que l'obligation d'assurance n'a pas été respectée.

En voici la justification : "Le texte du 2° du § 1er de l'article 50, tel qu'il était rédigé dans le Doc. 570, obligeait le Fonds commun de garantie à intervenir dans n'importe quelle hypothèse de non-intervention d'une compagnie d'assurance agréée ; cela visait, par exemple, toutes les restrictions apportées à l'indemnisation des personnes lésées par la législation sur l'assurance de responsabilité civile automobile. Les conséquences pécuniaires de cette disposition auraient été très lourdes. C'est pourquoi l'amendement reprend le texte du projet de loi primitif sur le contrôle des entreprises d'assurance (Doc. Sénat 269), qui prévoyait l'intervention du Fonds lorsque l'obligation d'assurance n'ayant pas été respectée, aucune entreprise d'assurance agréée n'est obligée par la loi à ladite réparation. Cette version est d'ailleurs celle du projet de loi relatif à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile automobile (art. 20, § 1er, 2°), qui a déjà été adopté à la Chambre.

L'amendement introduit en outre une disposition qui traduit la volonté des membres de la Commission des Affaires économiques d'étendre l'obligation d'intervention du Fonds à la réparation des dommages provoqués par un accident de la circulation imputable à un événement fortuit (Doc. Sénat, 570, p. 52)."

(1) Doc. Parl., Sénat, session 1974-75, 468, n° 2, p. 19.

B. Le contentieux de la responsabilité civile automobile et ses implications

Nous analyserons successivement la problématique de l'intervention du Fonds devant les juridictions saisies, et les éventuelles divergences dérivées de ce que les litiges intéressant le Fonds commun de garantie automobile sont portés tantôt devant les juridictions pénales tantôt devant les juridictions civiles.

a. L'intervention du Fonds commun de garantie automobile (1)

Alors que l'intervention volontaire du Fonds commun de garantie automobile devant les juridictions civiles a toujours été admise, l'intervention volontaire ou forcée devant les juridictions répressives avait par contre soulevé bien des controverses, spécialement, lorsque, à l'occasion de poursuites répressives, il était allégué que la responsabilité de l'accident incombait à un tiers demeuré inconnu.

La loi du 9 juillet 1975 a heureusement mis fin à ces controverses. Le Fonds commun de garantie automobile est entièrement assimilé à un assureur. L'article 50 § 4 de la loi dispose que si l'action civile en réparation du dommage causé par un véhicule automoteur est intentée devant la juridiction répressive, "le Fonds peut être mis en cause par la personne lésée et peut intervenir volontairement dans les mêmes conditions que si l'action était portée devant la juridiction civile, sans cependant que la juridiction civile puisse statuer sur les droits que le Fonds peut faire valoir contre la personne responsable ou éventuellement contre son assureur". Cette intervention est donc recevable même en l'absence d'un prévenu (demeuré inconnu) dont le Fonds doit ou pourrait devoir répondre.

(1) Nous nous inspirons principalement de J.L. FAGNART, Aspects judiciaires du droit des assurances, Recyclage organisé par les Facultés de Droit de Louvain, Namur, Saint-Louis, 1984, pp. 144-145 (inédit).

b. Choix judiciaires

Le préjudice subi par les victimes peut être apprécié par des juridictions pénales ou civiles.

En effet, le parquet poursuivra le prévenu s'il a commis une infraction pénale. La victime pourra donc se constituer partie civile devant la juridiction pénale.

Selon l'article 4 du Code d'instruction criminelle, l'action civile peut être poursuivie en même temps et devant les mêmes juges que l'action publique. Elle peut aussi l'être séparément ; dans ce cas, l'exercice en est suspendu tant qu'il n'a pas été prononcé définitivement sur l'action publique, intentée avant ou pendant la poursuite de l'action pénale. *link*

Notons également comme le rappelle très justement le tribunal de police de Namur, "qu'il n'appartient pas au juge pénal, dès l'instant où il déclare l'action publique non fondée, d'accueillir les actions civiles greffées sur l'action publique, fût-ce même celles dirigées contre le Fonds commun de garantie automobile dont l'intervention aux débats ne peut avoir d'autres effets que l'opposabilité à son égard du jugement ..." (1).

D'autre part, les infractions d'imprudence constituent une hypothèse particulière. Comme le souligne R.O. Dalcq, "il y a identité entre la faute civile et la faute pénale chaque fois que l'infraction réprimée par la loi pénale est une infraction d'imprudence, la loi pénale punissant alors toute imprudence qui cause le fait interdit ... Ce principe de l'identité des fautes ... a pour premier effet que la victime du dommage a normalement un choix entre deux actions : l'action civile devant les tribunaux civils ou l'action civile devant la juridiction répressive soit par voie de constitution de partie civile soit par voie de citation directe ..." (2).

(1) Pol. Namur, 22 juillet 1983, inédit.

(2) R.O. Dalcq, Faute civile - Faute pénale, Ann. Droit, 1983, p. 74 et ss.

UNIVERSITE CATHOLIQUE
LOUVAIN - LA - NEUVE
FACULTE DE DROIT
BIBLIOTHEQUE

Nous retiendrons de ces débats les aspects les plus utiles à notre étude, à savoir l'impact du principe de l'autorité de la chose jugée sur le procès civil ultérieur ainsi qu'une conclusion éventuelle, formulée sous forme de conseil, quant à la voie à choisir par la victime lorsque la faute aquilienne du responsable s'identifie au délit d'imprudence. Ce second aspect ne pourra donc être évoqué que dans les conclusions générales.

L'enjeu des développements qui suivent est donc d'examiner la portée d'une décision d'acquiescement du prévenu par une juridiction pénale justifiée par la preuve du cas fortuit dont celui-ci a été victime. Nous nous limiterons aux principes essentiels (1). Les énonciations relatives à la culpabilité ont nécessairement été jugées par le juge pénal. Dès lors, lorsqu'un juge pénal affirme ou nie la culpabilité de la personne poursuivie, la juridiction civile ne peut prétendre le contraire. La question de la culpabilité est donc par excellence la chose nécessairement jugée (2). En cas d'acquiescement, la chose jugée concerne le fait et non seulement la qualification. La conséquence en est que le prévenu ne peut plus être ultérieurement poursuivi à raison du même fait, même autrement qualifié (3). L'acquiescement au bénéfice du doute équivaut à la négation du fait (4).

Dans l'hypothèse des contraventions et délits n'exigeant pas la constatation de la faute ou du dol, le juge pénal qui acquitte le prévenu décide que celui-ci n'a commis aucune infraction basée sur le fait

(1) Pour de plus amples développements, voyez Ph. BOSSARD, *L'autorité de la chose jugée au criminel sur le procès civil ultérieur*, R.D.P.C., 1986, p. 3 et ss.

(2) Ibidem, p. 13.

(3) Ibidem, p. 16.

(4) Ibidem, p. 17.

dont il a été acquitté (1). S'il est acquitté en raison de la faute d'un tiers, le juge civil sera libre de rechercher si le tiers a commis une faute, mais il devra le faire suivant les principes gouvernant la responsabilité civile et ne pourra en aucun cas se fonder sur l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil (2). Quant à l'action civile fondée sur les articles 1384, al. 1 et 1385 et dirigée contre une personne acquittée, elle est recevable, parce que la juridiction pénale n'est appelée à statuer que sur la responsabilité résultant uniquement du fait de la chose (ou de l'animal) dont le prévenu avait la garde. Lorsqu'une cause étrangère exclut totalement la faute du prévenu, la solution est discutée (3).

De manière générale, la juridiction civile n'aura qu'une marge de manoeuvre limitée. En effet, la décision pénale s'imposera à lui, le défaut d'infraction impliquant généralement l'absence de faute sur base des articles 1382-1383 du Code civil. En revanche, la responsabilité fondée sur les articles 1384, al. 1 et 1385 du Code civil étant axée sur une présomption de faute, il n'appartient pas à une juridiction répressive d'en faire état pour condamner le prévenu au pénal, comme l'a opportunément rappelé le tribunal de Police de Namur (4). Dès lors, une juridiction civile pourrait condamner l'auteur de l'accident sur base d'un tel fondement.

Ce système a été abondamment critiqué et plusieurs auteurs ont proposé des solutions de *lege ferenda* notamment quant à la relation faute civile - faute pénale, la portée de l'autorité de la chose jugée au pénal, la prescription de l'action civile née d'une infraction, etc... (5).

(1) Ibidem, p. 20.

(2) Ibidem, p. 26.

(3) Ibidem, p. 27.

(4) Pol. Namur, 16 mars 1984, inédit.

(5) Voyez notamment Y. HANNEQUART, op. cit.

CHAPITRE 3. - ANALYSE DE LA JURISPRUDENCE (1).

INTRODUCTION

L'entrée en vigueur de l'article 50 de la loi du 9 juillet 1975, stipulant notamment l'intervention du Fonds commun de garantie automobile dans l'hypothèse du cas fortuit exonérant le conducteur du véhicule qui a causé l'accident, semble avoir été considérée comme une aubaine pour les plaideurs.

L'existence de ce Fonds commun de garantie automobile, débiteur subsidiaire et solvable des victimes d'accidents, pourrait enlever les scrupules du juge soucieux des intérêts de la victime. En effet, l'acquiescement du prévenu au pénal ou la reconnaissance par le juge civil d'une cause étrangère exonérant l'auteur de l'accident, ne risque plus d'avoir d'impact sur la situation de la victime.

Cette orientation pourrait entraîner une conception nouvelle du rôle du Fonds commun de garantie automobile. Par le biais d'une interprétation extensive des textes prévoyant son intervention, celui-ci pourrait en effet être considéré comme un indemnisateur universel de victimes d'accidents de roulage, plutôt qu'un débiteur "subsidiaire" offert aux victimes d'accidents dans des circonstances exceptionnelles. D'autre part, le concept même de cas fortuit pourrait être influencé par l'évolution de la jurisprudence en matière d'intervention du Fonds commun de garantie automobile.

Nous allons vérifier si ces orientations sont décelables dans la jurisprudence en notant éventuellement les divergences entre les décisions des juridictions pénales et celles des juridictions civiles.

(1) Nous remercions cordialement Monsieur Alain Pire, Directeur du Fonds commun de garantie automobile, qui a bien voulu nous remettre un exemplaire des nombreuses décisions inédites citées dans cette étude et qui a contribué par ses suggestions et conseils à la réalisation de cette synthèse.

A. L'état de santé du débiteur

1. Plusieurs décisions récentes ont admis que l'état de santé déficient du conducteur au moment de l'accident constituait une cause exonératoire de responsabilité. Ainsi, le tribunal de Police de Charleroi a décidé que "le coma diabétique qui a frappé M. X... le jour de l'accident s'est installé brutalement, sans aucun signe précurseur ..." (1) (2). Nous trouvons plusieurs décisions en ce sens : le jugement du tribunal correctionnel de Malines dans le cas d'une thrombose (3), celui du tribunal de Police de Liège en cas de crise d'épilepsie (4) et le jugement du tribunal correctionnel de Tournai en cas de malaise cardiaque imprévisible (5).

Le tribunal civil d'Audenaerde (6), réformant un jugement du juge de paix de Zottegem (7), a estimé qu'il résultait des données objectives du dossier pénal que l'infarctus était la cause exclusive de l'accident. En effet, l'auteur de l'accident n'avait effectué aucune manoeuvre ni donné aucun coup de frein alors que son véhicule quittait la route et de plus, il était décédé pendant son transfert à l'hôpital d'une crise cardiaque attestée par un rapport médical. Remarquons que le juge de paix avait rejeté le cas fortuit sur base de ce qu'il ne pouvait être établi que la crise cardiaque était antérieure à l'accident. Le malaise cardiaque a été considéré comme un cas fortuit par le Tribunal correctionnel de Liège, qui a rejeté l'argument selon lequel le prévenu aurait pu adapter sa ceinture de sécurité qui a comprimé la veine jugulaire (8). Le même tribunal (9) a

(1) Police de Charleroi, 10 janvier 1985, inédit.

(2) Voyez aussi, pour l'infarctus non prévisible, Civ. Leuven, 8 janvier 1981, inédit.

(3) Corr. Mechelen, 25 juin 1984, inédit.

(4) Police de Liège, 16 juin 1985, inédit.

(5) Corr. Tournai, 3 juin 1986, inédit.

(6) Civ. Audenaerde, 28 mai 1986, inédit.

(7) J. Paix Zottegem, 20 décembre 1984, inédit.

(8) Corr. Liège, 30 janvier 1986, inédit.

(9) Corr. Liège, 26 mai 1986, inédit.

acquitté le prévenu prétendument victime d'un malaise même si le rapport de l'expert n'était pas formel pour attribuer la perte de connaissance à un à-coup hypertensif. Cette décision réforme le jugement du tribunal de Police de Liège qui avait considéré que les préventions pénales étaient établies (1).

Une autre décision du juge de Paix de Marchienne-au-Pont (2) (3) condamne le Fonds commun de garantie automobile à payer à la victime une somme réparant le préjudice subi, vu la décision antérieure d'acquittement du tribunal de Police de Charleroi qui a retenu le malaise comme cause de justification. Le juge désigne régulièrement un expert avant de décider dans quelle mesure une crise d'épilepsie constitue une contrainte irrésistible au sens de l'article 71 du Code civil (4).

2. En revanche, très régulièrement, des juridictions ont rejeté les allégations fantaisistes quant à un prétendu incident de santé annihilant la volonté du conducteur au moment précis de l'accident, soit parce que les éléments de preuve n'ont pas été reconnus suffisants pour emporter la conviction du juge, soit parce que cet état était prévisible et impliquait donc une faute du conducteur.

(1) Pol. Liège, 17 janvier 1986, inédit.

(2) Justice de Paix Marchienne-au-Pont, 8 mars 1985, inédit.

(3) Voyez aussi J. Paix Arlon, 21 mars 1986, inédit.

(4) Corr. Namur, 13 novembre 1985, inédit.

a) La preuve de l'état de santé déficient

Nous allons retrouver la problématique de la charge de la preuve évoquée à la fin du chapitre 1. et remarquer que, le plus souvent, les juridictions civiles se montrent plus rigoureuses à cet égard vis-à-vis du responsable de l'accident.

En effet, au pénal, il suffit d'invoquer une cause de justification, assortie d'une vraisemblance objective et suffisante, ce que toutefois la conductrice n'a pu établir devant le tribunal correctionnel de Mons (1) (2).

Au civil, le défendeur doit prouver la force majeure. Comme l'a rappelé le tribunal civil de Mons, le défendeur doit rapporter la preuve du cas fortuit, conformément à l'article 870 du Code judiciaire, et non se limiter à établir une simple vraisemblance (3), ce qui s'avère parfois impossible (4).

Passons à l'étude de la jurisprudence.

L'état de santé déficient n'est pas prouvé par un certificat médical postérieur à l'accident établissant une épilepsie post-traumatique. Dès lors, "il ne peut se déduire que le prévenu a nécessairement été victime d'un malaise imprévu et irrésistible le jour des faits, l'accident étant tout aussi explicable par un état de fatigue, une distraction, une fausse manoeuvre ... (5) (6). Le tribunal civil de Turnhout raisonne identiquement :

(1) Corr. Mons, 19 novembre 1985, inédit.

(2) Le tribunal correctionnel de Charleroi (5 décembre 1984, inédit) a même été jusqu'à remettre en cause les certificats médicaux dont la vraisemblance objective et suffisante n'était pas établie.

(3) Civ. Mons, 12 novembre 1985, inédit.

(4) J. Paix Péruwelz, 11 janvier 1985, inédit.

(5) Pol. Charleroi, 14 mai 1985, inédit.

(6) Voyez aussi, J. Paix Bruxelles (2ème canton), 17 mars 1986, inédit.

"Overwegende dat het feit dat Segers van de rijbaan afweek, aan verschillende oorzaken kan te wijten zijn ; dat de behandelend geneesheer zich niet kon uitspreken over het mogelijk onwel worden van Segers ; dat geen enkel objectief gegeven, zoals bv een medisch attest of medische adviezen worden naar voor gebracht, waardoor de hypothese van een plotsenlichaamzwakte of bewustzijnverlies, zoals dit wordt uiteengezet in de verklaringen van Segers en Van Beeck, waarschijnlijk wordt, dat overmacht in hoofde van Segers dan ook niet kan weerhouden worden en Segers volledig aansprakelijk dient gesteld voor het ongeval, bij inbrek op art. 8.3. van de weg code ; dat diensvolgens de vordering, gericht tegen het G.M. voor zover zou worden aangenomen dat het ongeval zou veroorzaakt zijn door overmacht, ongegrond is" (1). Le tribunal de commerce de Charleroi estime quant à lui "qu'en l'absence d'éléments objectifs (à propos de la thèse du malaise défendue par le responsable de l'accident), il ne peut être exclu que la collision procède d'une faute de pilotage à la base de la quasi-totalité des accidents de la route ; qu'il est donc raisonnable, dans l'état d'instruction de la cause, de décider que les actions sont fondées à l'égard de la défenderesse (2)."

Certaines juridictions se montrent très rigoureuses vis-à-vis du responsable de l'accident. Ainsi, le Juge de Paix de Zottegem a estimé que la force majeure n'étant pas prouvée : "Overwegende dat bij gebrek aan degelijke bewijzen, namelijk een lijkschouwing of attesten aangaande een hartziekte, niet met zekerheid kan aangetoond worden op welk ogenblik het hartinfarkt heeft plaats gehad ..." (3).

(1) Civ. Turnhout, 26 mars 1985, inédit.

(2) Com. Charleroi, 20 mars 1985, inédit.

(3) J. Paix Zottegem, 11 janvier 1985, inédit.

Nous retrouvons la même rigueur quant aux exigences de preuve dans une décision du juge de paix de Namur qui a estimé, en cas de mort inopinée du conducteur , que "le rapport médical figurant au dossier ne parlait de la mort subite que comme une hypothèse voire une probabilité mais non une certitude" (1) ou dans le jugement du tribunal civil d'Hasselt : "In casu grondt verweerster de beweerde overmacht in hoofdzaak op de interpretatie van het verloop van het ongeval en op de vermelding in het straf-dossier dat "een verpleegster" aan de verbaliserende politieagent verklaarde dat "de dokter van dienst" gezegd zou hebben dat de vermoedelijke doodsoorzaak een hartstilstand was. In de gegeven omstandigheden dient verweersters bewering als louter hypothetisch bestempeld te worden, zodat zij zich ten onrechte op overmacht beroept..." (2).

De même, invoquer l'état diabétique pour expliquer l'accident ne peut être soutenu qu'étayé par des preuves suffisantes. Le tribunal correctionnel de Malines a estimé "dat immers door de feiten zelf niet is aangetoond dat beklaagde een aanval van hypoglycemie deed ...". (3). La thèse du coma diabétique peut difficilement être soutenue lorsque le prévenu, circulant à contre-sens sur l'autoroute, a subi, après l'accident, l'alcool-test qui s'est révélé positif et a déclaré avoir absorbé du whisky (4) même si "l'état d'ivresse et d'intoxication alcoolique se combine avec un état médical déficient avec insuffisance cardio-respiratoire ..." (5).

(1) J. Paix Namur, 29 avril 1986, inédit.

(2) Civ. Hasselt, 16 mai 1986, inédit.

(3) Corr. Mechelen, 25 juin 1984, inédit.

(4) Corr. Bruxelles, 11 avril 1984, inédit.

(5) Civ. Louvain, 30 avril 1984, inédit.

De même, les juges ont régulièrement refusé d'ériger en cas fortuit le phénomène de l'assoupissement du conducteur, qu'il soit dû à la chaleur (1) ou consécutif à une fatigue qui n'est ni soudaine ni imprévisible (2). Fort opportunément, le tribunal de police de Namur a rappelé "qu'il serait vraiment trop facile d'échapper à ses responsabilités en prétendant avoir été victime d'un malaise, alors que prenant le volant dans un état de grande fatigue, la prévenue s'est rendue coupable des deux infractions qui lui ont été reprochées ..." (3).

A fortiori, le tribunal de police de Leuze a rejeté la thèse qu'une grande frayeur du conducteur aurait été génératrice d'un prétendu malaise causant l'accident (4).

b) D'autre part, la théorie de l'équivalence des conditions va affecter sensiblement notre matière. En effet, lorsqu'un conducteur souffrant d'une ou l'autre maladie est conscient de son état, il ne peut être victime de force majeure puisque la condition d'imprévisibilité fait défaut. De plus, il circule fautivement puisqu'il met en danger l'intégrité physique des autres usagers de la route.

Le juge de paix de La Louvière (5) a estimé que le fait d'avoir subi plusieurs accidents cardiaques et d'être constamment porteur de médicaments prouve à suffisance que "le malaise mortel survenu au volant est un événement ne constituait pas un cas fortuit, cette question relevant d'ailleurs de son appréciation souveraine". Le tribunal correctionnel de

(1) Civ. Louvain, 30 avril 1984, inédit.

(2) Pol. Nivelles, 5 novembre 1985, inédit.

(3) Pol. Namur, 14 février 1986, inédit.

(4) Pol. Leuze, 22 février 1984, inédit.

(5) J. Paix de La Louvière, 23 octobre 1985, inédit.

Tournai a estimé "qu'en conduisant (en traitement), le prévenu a pris délibérément le risque d'une défaillance, dont la survenance au cours du trajet qu'il voulait entreprendre était prévisible" (1). La Cour d'appel de Gand a jugé que : "het risico of een hartinfarkt aanziekelijk groter is bij iemand die reeds een zware hartinfarkt heeft doorgemaakt" (2). Le fait d'être infirmier de profession, a estimé le tribunal correctionnel de Dinant (3), permet d'évaluer son état de santé menacé par la fatigue et les tranquillisants. Il en va de même d'une diminution de consommation de médicaments sans avis médical (4) ou de l'irrespect d'un conseil médical de ne plus conduire : "... dat daarin de fout van verweerder, minstens als onvoorzichtigheid is gelegen, welke zijn volledige verantwoordelijkheid ten overstaan van derde meebrengt ..." (5).

L'analyse de cette jurisprudence démontre une appréciation identique de l'incidence de la faute du responsable par les juridictions pénales et civiles.

B. Les circonstances atmosphériques et les situations affectant l'état de la chaussée.

C'est manifestement le critère de la prévisibilité qui guide les juges appelés à déterminer si le comportement fautif du responsable de l'accident trouve sa cause dans un événement climatique inattendu tel que

(1) 25 septembre 1985, inédit.

(2) Gand, 25 février 1986, inédit.

(3) Corr. Dinant, 3 février 1986, inédit.

(4) Pol. Charleroi, 27 janvier 1986, inédit.

(5) J. Paix Izegem, 26 mars 1986, inédit.

la formation d'une plaque de glace. Le tribunal correctionnel de Bruges a acquitté le prévenu surpris par un verglas isolé, alors que les bulletins d'information météorologique publiés dans la matinée annonçaient une situation normale en basse Belgique et que, de plus, le verglas était localisé juste après le sommet d'une côte (1). Ce jugement fut confirmé par un arrêt de la Cour d'appel de Gand (2). Le tribunal ^{civil de Charleroi} ~~correctionnel de Dinant~~ a estimé "qu'une plaque de verglas limitée qui s'étendait sur une distance de trente mètres et n'existait que sur une ou deux bandes ouvertes à la circulation dans le sens suivi par les usagers impliqués dans l'accident ... a surpris ceux-ci ... et peut être qualifiée d'imprévisible" (3).

En revanche, le tribunal correctionnel de Gand a estimé qu'à la date de l'accident (29 novembre), chaque usager de la route devait tenir compte d'une possibilité d'apparition du verglas ou de brouillard givrant, spécialement sur les ponts, ce qui constitue un danger normal et prévisible pendant la période hivernale (4). Ce jugement a été confirmé par la Cour d'appel de Gand (5). La Cour de cassation a rejeté le pourvoi introduit par le prévenu et a estimé que le juge avait légalement déduit des faits de la cause l'absence de force majeure (6).

Le verglas provoqué par des chutes de pluie en période de gel (7) ou annoncé par les informations météorologiques n'est pas imprévisible (8), même s'il s'agit de verglas n'affectant que les endroits exposés (9).

(1) Corr. Bruges, 5 avril 1984, inédit.

(2) Gand, 24 décembre 1984, inédit.

(3) Civ. Charleroi, 23 mai 1986, inédit.

(4) Corr. Gand, 2 avril 1984, inédit.

(5) Gand, 11 septembre 1984, inédit.

(6) Cass., 18 juin 1985, inédit.

(7) J. Paix Bruxelles (7ème canton), 2 mai 1986, inédit.

(8) Corr. Charleroi, 16 avril 1986, inédit.

(9) Corr. Dinant, 6 mai 1986, inédit.

De même, dans des circonstances atmosphériques difficiles (neige et verglas), le tribunal correctionnel de Gand a rejeté l'argumentation du prévenu qui estimait n'avoir commis aucune faute puisque, subitement, il se serait trouvé en un lieu rendu dangereux par la neige, au motif qu'il avait suffisamment de visibilité pour se rendre compte du danger et adapter sa vitesse (1).

La présence d'une plaque de mazout très glissante sur la chaussée constitue un événement imprévisible pour le conducteur, a estimé le tribunal de police de Liège (2).

Cette circonstance est une cause exonératoire de la responsabilité du conducteur poursuivi, spécialement lorsque la plaque de mazout est invisible (3) et s'il est établi que le conducteur n'a commis aucune imprudence (4). Le tribunal civil de Gand, dans des circonstances similaires a condamné le Fonds commun de garantie automobile, le prévenu ayant été acquitté par le tribunal correctionnel (5).

Par contre, le tribunal civil de Courtrai (6) a estimé que les conditions de la force majeure n'étaient pas remplies lorsque le responsable de l'accident avait manqué de prudence : "Dit alles wijst ontegenzeggelijk op het feit dat eerste verweester haar snelheid onvoldoende heeft geregeld rekening gehouden met de plaatsgestelheid of de staat van de weg...".

(1) Corr. Gand, 7 janvier 1985, inédit, confirmé par Gand, 23 avril 1985, inédit.

(2) Pol. Liège, 26 janvier 1984, inédit confirmé par Corr. Liège, 2 avril 1984.

(3) Civ. Verviers, 15 avril 1986, inédit.

(4) Civ. Anvers, 8 avril 1986, inédit ; Pol. Gand, 21 mai 1986, inédit et Corr. Gand, 13 juin 1986, inédit.

(5) Civ. Gand, 30 mai 1984, inédit.

(6) Civ. Courtrai, 3 mars 1985, inédit.

Lorsque d'autres conducteurs ont, sans encombre, traversé la zone routière recouverte de mazout, le conducteur responsable de l'accident n'a pas été victime d'un cas fortuit, a estimé le tribunal civil d'Anvers (1).

La "critériologie" jurisprudentielle dans l'appréciation des éléments constitutifs du cas fortuit constitué par un événement climatique ou l'état anormal de la route nous semble cohérente eu égard aux circonstances concrètes évoquées dans chacune des décisions.

C. Les incidents techniques affectant le véhicule

C'est incontestablement l'hypothèse de l'éclatement d'un pneu que l'on retrouve le plus souvent dans l'étude de la jurisprudence. Vu les difficultés que cette hypothèse soulève quant à la preuve du fait, les juridictions pénales accueillent plus facilement cet argument, puisque le doute doit profiter au prévenu. Un jugement du tribunal correctionnel de Namur (2), confirmant un jugement du tribunal de police de la même ville (3), constate "que la courte trace de ripage, d'une part, la manière dont les verbalisants relatent les faits, d'autre part, sont plutôt de nature à donner quelque vraisemblance à l'explication du prévenu ; que ces éléments sont en tout état de cause de nature à faire naître un doute concernant l'existence de l'infraction, doute qui doit profiter au prévenu...". Nous retrouvons une approche semblable dans le jugement du tribunal correctionnel de Gand :

"... Uit niets blijkt dat Stoops tegen een onaangepaste snelheid zou hebben gereden op de kalme rechtlijnige nachtelijke autosnelweg waar het zicht niet werd beperkt door ongunstige weersomstandigheden. Een klapband kan in de gegeven omstandigheden niet worden voorzien..." (4)

(1) Civ. Anvers, 29 mai 1986, inédit.

(2) Corr. Namur, 20 février 1984, inédit.

(3) Pol. Namur, 22 juillet 1983, inédit.

(4) Corr. Gand, 6 juin 1986, inédit.

Le tribunal de Police de Namur a également admis que l'existence d'un pneu vicié, dont il n'est pas établi qu'il ait été connu ni par le prévenu ni par son civilement responsable, suffisait à exonérer le prévenu de sa responsabilité pénale⁽¹⁾.

Le tribunal de Police de Tongres a acquitté au bénéfice du doute le prévenu dans les circonstances suivantes : "De verbalisanten beschrijven dat de rechtervoorband van de personenwagen van beklaagde stuk is, en een gat vertoont van 2 cm. op 2 cm. Het is onmogelijk uit te maken of het terzake gaat om overmacht of fout in hoofde van de beklaagde ... Deze twijfel komt haar ten goede, zodat zij dient te worden vrijgesproken" (2). Le tribunal civil d'Anvers a accepté la preuve du cas fortuit par élimination d'autres causes de l'accident puisque les passagers du véhicule accidenté avaient déclaré que le conducteur n'avait commis aucune faute" (3).

En revanche, plusieurs juridictions civiles ont rejeté, pour manque de preuves, l'existence d'un cas fortuit matérialisé par l'éclatement d'un pneu. Le tribunal civil de Liège a estimé que "de ces seuls éléments (achat de pneus d'occasion), il n'est pas permis de dégager des présomptions précises et concordantes de l'existence d'un cas fortuit ; qu'il s'en déduit au contraire, la preuve d'un état vicieux d'un des éléments constitutifs du véhicule dont X... avait la garde au moment des faits, et donc par conséquent, il doit assumer la responsabilité ; qu'au surplus, cet état vicieux n'était pas imprévisible pour lui..." (4). Le tribunal civil de Gand a également rejeté le cas fortuit constitué par un éclatement d'un pneu arrière dans une hypothèse où l'accident pourrait être dû à l'état d'intoxication alcoolique du conducteur (1,9 gr d'alcool / 1000 ml) et que selon un expert l'état du pneu pouvait résulter du heurt d'une bordure avant de s'encastrier dans un arbre (5).

(1) Pol. Namur, 16 mars 1984, inédit.

(2) Pol. Tongres, 10 juin 1986, inédit.

(3) Civ. Anvers, 2 juin 1986, inédit.

(4) Civ. Liège, 30 avril 1985, inédit.

(5) Civ. Gand, 27 juin 1984, inédit.

^{allégation}
 l'obligation Le tribunal correctionnel d'Audenaarde a évidemment rejeté l'obligation du cas fortuit lorsque les verbalisants avaient constaté le bon état du pneu (1) ! Le tribunal de police d'Herentals a estimé également que la force majeure doit être vraisemblable et qu'un rapport d'expert mandaté par le prévenu prétendant que l'accident ne pouvait être dû qu'à l'éclatement d'un pneu sans pouvoir établir les raisons de cet éclatement ne constituait guère la preuve suffisante du cas fortuit (2). Il en va de même lorsque l'hypothèse du cas fortuit n'est pas évoquée dans la déclaration initiale du responsable et que des traces de freinage ont été repérées (3).

Le défaut de construction, prouvé grâce à un rapport d'expertise, a été considéré comme un événement de force majeure permettant d'acquitter le prévenu par le tribunal de police de Tongres (4). Le tribunal correctionnel de la même ville a confirmé le jugement (5). Les verbalisants ayant constaté lors de l'inspection du véhicule cyclomoteur que le câble de la manette d'accélération était détendu, le tribunal de police de Charleroi a estimé que, vu le bon état général du véhicule et le fait que rien au dossier ne permet de dire que la manoeuvre de la prévenue a été anormale, imprudente ou malaisée, celle-ci, victime d'un cas de force majeure, doit être acquittée (6). La Cour d'appel de Gand a estimé que l'acquéreur d'un véhicule d'occasion devait faire procéder à un contrôle de ce véhicule par un garagiste. Dès lors, le prévenu qui n'y a pas fait procéder a commis une faute : "De fout begaan door de baklaagde bestaat er precies in niet alle voorzorgsmaatregelen te hebben genomen opdat mogelijke defecten konden ontdekt en verholpen worden. Het abnormaal gebrek dat de auto bestuurd door de beklaagde vertoonde is op zicht zelf geen overmacht, zodat de beklaagde aansprakelijk is voor de schade die die gebrekkige zaak heeft veroorzaakt" (7).

(1) Corr. Audenaarde, 25 novembre 1984, inédit.

(2) Pol. Herentals, 24 février 1984, inédit.

(3) Civ. Gand, 6 mai 1986, inédit.

(4) Pol. Tongeren, 27 avril 1983, inédit.

(5) Corr. Tongeren, 13 octobre 1983, inédit.

(6) Pol. Charleroi, 11 décembre 1985, inédit.

(7) Gand, 17 septembre 1985, inédit.

Dans une espèce plus originale, le juge de Paix de Boom a estimé que la conductrice d'un véhicule, dont le pare-brise avait volé en éclats alors qu'elle circulait sur l'autoroute et causé des dégâts à un véhicule qui suivait, était gardienne d'une chose atteinte d'un vice et qu'elle plaidait en vain avoir été victime d'un événement de force majeure qu'elle ne pouvait prouver (1).

Les difficultés de preuve du moment de l'éclatement d'un pneu ou de l'origine d'un incident technique (la question à résoudre étant de déterminer si cette caractéristique est en relation causale avec l'accident ou résulte de celui-ci) laissent transparaître une tendance à la rigueur des juridictions civiles que l'on peut mettre en parallèle avec une certaine indulgence des juridictions pénales.

D. Circonstances "extérieures" invoquées par le responsable de l'accident

Comme nous l'avons rappelé dans le premier chapitre, le fait d'un tiers ou de la victime, peut être cause exonératoire de la responsabilité du conducteur du véhicule qui a provoqué l'accident.

a) La faute d'un conducteur inconnu est régulièrement invoquée comme telle. L'auteur apparent de l'accident se heurte généralement à la difficulté de rapporter la preuve de tels faits.

(1) J. Paix Boom, 22 février 1986, inédit.

Le tribunal correctionnel de Liège, sur base d'une déposition circonstanciée d'un témoin qui affirmait que Mr X avait été gêné par une "queue de poisson" dont l'auteur restait inconnu a acquitté le prévenu après avoir jugé que la faute de conduite du tiers inconnu était la seule cause de l'accident (1). Le juge de paix de Bruxelles (8ème canton) a mis le Fonds commun de garantie automobile hors cause puisque le premier défendeur (responsable) et le conducteur du véhicule Renault 5 (inconnu) étaient responsables à concurrence de 50 % chacun de l'accident litigieux. La faute du véhicule inconnu résultait de la déposition d'un témoin de l'accident (2).

Un cas particulier tragique doit être évoqué. Le 25 octobre 1977, X, au volant d'une Mercedes, circule sur la bande intérieure d'une chaussée à 4 bandes. Subitement, il doit se déporter sur la gauche, à cause, dit-il, d'une petite voiture blanche qui a subitement déboîté vers la gauche. Cette interprétation est d'ailleurs confirmée par un témoin. La Mercedes heurte un véhicule circulant en sens inverse. Trois personnes sont tuées. La Cour estime que l'écart du prévenu vers la gauche est justifiée par la manoeuvre fautive exécutée par le conducteur de la "petite voiture blanche". Le prévenu est acquitté, mais l'intervention du Fonds commun de garantie automobile déclarée irrecevable (3).

Récemment, la Cour d'appel de Liège a dû juger, au civil cette fois, de l'action des victimes de l'accident. La Cour a estimé que l'autorité de la chose jugée attribuée à la décision d'acquiescement porte sur l'absence de faute dans le chef du prévenu X. Par contre, elle estime ne pas être tenue par l'appréciation que la juridiction répressive a émise en faisant état de manoeuvre fautive du conducteur du véhicule inconnu, juridiction qui s'est d'ailleurs gardée d'établir une relation causale entre cette

(1) Corr. Liège, 21 février 1985, inédit. Ce jugement rendu en degré d'appel a été cassé le 6 novembre 1985 sur pourvoi des parties civiles pour violation des articles 2, 779 et 1042 du Code judiciaire (Cass., 6 novembre 1985, inédit).

(2) J. Paix Bruxelles (8ème Canton), 18 février 1986, inédit.

(3) Liège, 23 juin 1977, inédit.

"manoeuvre fautive" et l'accident. La Cour estime donc que la faute de ce conducteur inconnu n'est nullement rapportée et que dès lors, sur base de l'article 50 § 1, 1°, le Fonds commun de garantie automobile ne doit pas intervenir (1). Le raisonnement n'est sans doute pas entièrement convaincant. En effet, en reconnaissant que l'accident n'était pas imputable pénalement au conducteur de la Mercedes, ne faut-il pas admettre qu'indirectement, mais nécessairement, c'est le conducteur du véhicule inconnu qui l'a provoqué et que le Fonds commun de garantie automobile doit se substituer à lui ? Le fait d'un tiers peut constituer une cause exonératoire de la responsabilité du conducteur qui a matériellement provoqué l'accident. Pourquoi la victime ~~ne~~ devrait-elle supporter la faute d'un conducteur inconnu ~~qu~~ lui a "médiatement" causé préjudice, alors que si la relation causale avait été "immédiate", le Fonds commun de garantie automobile se serait substitué aux obligations de ce conducteur en vertu de l'article 50 § 1er, 1° ? A notre avis, a fortiori, pour les accidents survenus après le 9 juin 1982, le Fonds commun de garantie automobile devrait intervenir, sur base de l'article 50 § 1er, 2° de la loi du 9 juillet 1975 dans une telle espèce.

b) Le fait d'un tiers a été érigé en cause exonératoire par le tribunal de police de Liège dans un contexte très particulier. En effet, le conducteur avait perdu le contrôle de son véhicule suite à une dispute avec une passagère qui était sa concubine. En effet, "les propos vifs échangés entre les deux occupants avaient atteint un paroxysme pouvant faire redouter des voies de faits ...", a estimé le tribunal (2). Plus curieusement, le tribunal a estimé que "les circonstances de l'accident conduisaient à admettre l'exonération due au cas fortuit à concurrence de la moitié du dommage subi par les trois parties". En degré d'appel, le tribunal correctionnel de Liège a réformé le jugement en soulignant que "l'agression par la concubine est la seule cause de l'accident et que, dès lors, les préventions mises à charge

(1) Liège, 24 décembre 1985, inédit.

(2) Pol. Liège, 7 janvier 1985, inédit.

du conducteur ne sont pas établies" (1). Dans un tel contexte, l'assureur responsabilité civile auto n'aurait-il pas dû intervenir en vertu de l'article 3 du contrat type qui stipule que la garantie d'assurance est étendue à la responsabilité civile des personnes transportées, toutes les conditions de son intervention étant remplies ?

c) Le tribunal civil de Bruxelles a dû se pencher sur un litige très intéressant sur le plan des principes. Les faits sont relativement simples. Le long de l'autoroute, la voiture de X dégage subitement une épaisse fumée. Le conducteur change brusquement de bande et est heurté par un véhicule qui le suivait. Vu les circonstances de l'accident, le tribunal considère que les deux conducteurs sont fautifs. L'assureur du premier conducteur invoquait toutefois que le dégagement de l'épaisse fumée constituait un cas de force majeure que ce conducteur ne pouvait pas prévoir. Le tribunal a évidemment rejeté cet argument en soulignant que "la production de la fumée est la conséquence d'une défectuosité du moteur et donc d'un vice dont le véhicule était atteint et dont celui qui en avait la garde, à savoir son conducteur, doit assumer les conséquences ..." (2).

L'enjeu devient intéressant si l'on modifie très simplement le scénario. Qu'id si le conducteur du second véhicule, sans commettre de faute, provoque un accident qui cause préjudice à un tiers ? Cette question soulève l'hypothèse de tous les accidents provoqués par un véhicule dans le cas particulier où le comportement "objectivement anormal" du conducteur trouve sa source dans le fait d'un tiers, d'une chose ou d'un animal ? Si c'est le véhicule de ce conducteur qui provoque "matériellement" le dommage,

(1) Corr. Liège, 6 mai 1985, inédit.

(2) Civ. Bruxelles, 18 novembre 1985, inédit.

l'élément générateur du dommage consiste en la faute d'un tiers (notamment lorsqu'il est inconnu ...), la faute présumée du gardien, d'un animal ou d'une chose viciée. Dans de tels cas, le Fonds se substitue non seulement à l'assureur R.C. auto du véhicule concerné mais également à d'autres responsables du dommage.

Comme le souligne J.M. Hauferlin, "sur base de cette disposition, le Fonds va devoir indemniser, pour autant qu'il y ait cas fortuit, les victimes d'un conducteur non fautif, alors que selon le principe général énoncé à l'origine, le Fonds ne pouvait se substituer qu'à un responsable au sens du droit commun de la responsabilité civile" (1).

D'autres décisions illustrent parfaitement cette problématique. Le tribunal correctionnel de Bruxelles a notamment été saisi du litige suivant. Un camion circulant à Grand-Bigard perd une partie de son carburant suite à la perforation du réservoir de carburant, ce qui provoque plusieurs accidents. Le prévenu estime que cette perte de carburant est la conséquence d'une cause étrangère, à savoir la projection imprévisible sur le réservoir d'un corps étranger responsable de sa perforation. Le tribunal condamne le prévenu en estimant que la présence sur la route de ce corps étranger ou en tout cas le bruit provoqué par l'accident auraient dû être perçus par un conducteur normalement diligent (2). De même, le tribunal correctionnel de Turnhout a estimé que "uit geen enkel element van de strafbundel blijkt dat voerder X verplicht of gedwongen was uit te wijken wegens de eventuele aanwezigheid van een hond op de rijbaan ..." (3). Dans ces deux espèces, le juge n'a pu juger fondée la demande de la victime, puisque, dans le premier cas, le conducteur avait commis une faute et, dans le second cas, c'est la preuve de la présence du chien qui n'a pu être rapportée.

(1) Article cité, p. 495.

(2) Corr. Bruxelles, 3 décembre 1985, inédit.

(3) Corr. Turnhout, 16 avril 1984, inédit.

Si le contexte de ces accidents impliquait la faute du conducteur dans ces deux cas, il suffirait pourtant de changer peu de données pour croire à leur innocence. Le juge se trouverait dans une situation particulièrement inconfortable dans l'hypothèse d'une interprétation stricte de la mission d'intervention du Fonds commun de garantie automobile, comme le suggèrent certains auteurs. M. A. Pire estime "qu'étendre les obligations du Fonds au fait d'un tiers ou de la victime irait au-delà des textes. Le 2° du § 1er de l'article 50 de la loi du 9 juillet 1975 prévoit l'intervention du Fonds, en matière de cas fortuit, uniquement lorsqu'aucune compagnie d'assurance agréée n'est obligée à ladite réparation. Or, cet assureur ne peut avoir pour obligation de couvrir le fait du tiers ou de la victime" (1). Cette interprétation nous paraît contestable. En effet, la rédaction de l'article 50 § 1er, 2° prévoit deux hypothèses qui sont présentées de manière alternative : le défaut d'assurance ou le cas fortuit !

A. Pire développe ensuite des arguments économiques :

"Rappelons à ce propos que le Fonds est exclusivement alimenté par les seuls assureurs agréés pour pratiquer la branche R.C. auto et qu'il serait sans doute anormal de leur faire supporter, par le truchement du Fonds, un sinistre qui normalement devrait être pris en charge par un assureur d'un autre type" (2). Il est vrai, comme nous l'avons montré plus haut, que des responsabilités extrêmement diverses peuvent être engagées en cas d'accident provoqué directement par un conducteur non fautif dont le comportement ne peut s'expliquer que par le fait d'un tiers, d'une chose, d'un animal, d'un enfant, etc. Le Fonds commun de garantie automobile pourrait être condamné dans de tels cas, ce qui mettrait la victime à l'abri du risque de non-identification ou d'insolvabilité du responsable. Mais on pourrait imaginer que le Fonds commun de garantie automobile soit également alimenté par des ressources provenant des autres branches de l'assurance responsabilité.

(1) A. PIRE, op. cit., p. 31.

(2) Ibid., p. 31.

E. Qui bénéficie de l'intervention du Fonds ?

Une question très délicate est celle de l'accident résultant d'un cas fortuit dans lequel un seul véhicule est impliqué. Quid de la réparation du dommage corporel des occupants de la voiture et des dégâts occasionnés au véhicule lui-même ? L'article 17 § 2 de l'Arrêté Royal du 16 décembre 1981 stipule que "Toutefois, le Fonds est tenu d'indemniser les personnes visées au § 1er, 1°, 2° et 3° (propriétaire, preneur d'assurance, détenteur, conducteur, conjoint, membres de la famille, etc), lorsqu'aucune entreprise d'assurances agréée n'est obligée à ladite réparation en raison d'un cas fortuit exonérant le conducteur du véhicule qui a causé le dommage". J. M. Haufferlin commente cette disposition : "Autant cette intervention du Fonds peut se justifier pour les dommages corporels, pour les raisons de justice sociale évoquées lors des travaux préparatoires, autant cette intervention nous semble bien généreuse pour le dommage matériel. Bien plus, elle pourrait s'appliquer aussi, pensons-nous, au dommage survenu au véhicule "qui a causé le dommage" et aux choses transportées, si c'est en raison d'un cas fortuit" (1) (2).

Nous trouvons dans la jurisprudence plusieurs décisions pivotant autour de cette problématique. Dans une première hypothèse, les faits sont les suivants. Les époux X circulent la nuit et, subitement, le conducteur est confronté à un rouleau de fil de fer (5 m X 2) qui se trouve sur la route. Suite à une manoeuvre d'évitement, son véhicule est déporté, heurte un arbre et les deux occupants sont légèrement blessés. Le tribunal civil de Courtrai décide que le conducteur a été victime d'un cas fortuit,

(1) J.M. HAUFERLIN, op. cit., p. 499.

(2) J.M. HAUFERLIN (ibid., p. 520) imagine une hypothèse choquante : "... dans l'hypothèse du cas fortuit, pourront bénéficier de l'intervention du Fonds pour leur dommage matériel, des personnes qui, par exemple, ne seraient pas assurées. Imaginons le cas où le propriétaire d'un véhicule non assuré le confie à un ami, lequel cause un accident après un malaise cardiaque et endommage le véhicule. Le propriétaire serait indemnisé de son dommage matériel, après déduction de la franchise. Cette interprétation, pour choquante qu'elle soit, est possible sur base du texte. Nous sommes persuadés qu'elle dépasse le voeu de ses auteurs ...

mais rappelle : "Het motorwaarborgfonds moet maar tussenkomen voor de schade veroorzaakt door (en niet aan) een motorvoertuig wanneer geen verzekering tot vergoeding verplicht is om reden van een toevallig feit. Hoogstens kan men slechts aanspraak maken op vergoeding van de lichamelijk schade van tweede eiseres" (1). Dans le cas d'espèce, le propriétaire du rouleau de fil de fer qui s'était déplacé a été identifié et reconnu responsable de l'accident, mais nous remarquons que l'interprétation du tribunal concernant l'intervention du Fonds commun de garantie automobile est restrictive.

De même, le tribunal civil de Bruxelles a décidé que le conducteur dont la voiture a été abîmée par un arbre qui était tombé en travers de la route a commis une faute en ne sachant pas s'arrêter ; mais le tribunal, quant aux dégâts matériels, rappelle "qu'en l'espèce, le dommage subi par le demandeur n'a pas été causé par un véhicule automoteur mais bien à son véhicule, qui est entré en collision avec un obstacle obstruant la chaussée " (2).

Quant au tribunal de police de Saint-Trond, il a dû juger d'une espèce très semblable. Le propriétaire d'une petite remorque la confie à un garagiste qui la place sur un terrain situé à proximité de son atelier mais aussi de la route. Un vent de 140 km/h provoque le déplacement de la remorque qui est heurtée par un usager de la route. Le véhicule est gravement endommagé, tandis que le conducteur est légèrement blessé. Le gardien de la remorque est acquitté. A tort, selon nous, le juge pénal statue sur la demande de la partie civile et considère que ce conducteur a certes été

(1) Civ. Courtrai, 18 novembre 1985, inédit.

(2) Civ. Bruxelles, 28 février 1986, inédit.

victime d'un cas fortuit, mais que sa responsabilité est également engagée à concurrence de 50 %. L'avocat du Fonds commun de garantie automobile lui a évidemment répliqué que le Fonds ne devait nullement intervenir si ce conducteur avait commis une faute. Le juge ne disposant pas des statuts du Fonds commun de garantie automobile, il a ordonné une réouverture des débats quant à l'action introduite contre le Fonds commun de garantie automobile (1) !

(1) Pol. Saint-Trond, 5 février 1986, inédit.

CONCLUSIONS GENERALES

L'intervention du Fonds commun de garantie automobile dans l'hypothèse du cas fortuit a-t-elle provoqué des mutations importantes dans le cas de la responsabilité et des assurances ?

Quant à l'appréciation de la responsabilité du conducteur du véhicule ayant provoqué l'accident, l'on pouvait se demander si l'apparition d'un débiteur subsidiaire solvable ne serait pas de nature à rendre les juges plus indulgents vis-à-vis du responsable, les scrupules nés de l'impératif d'une protection des victimes s'étant atténués, le Fonds commun de garantie automobile "remplaçant" l'assureur R.C. auto. L'étude de la jurisprudence nous indique qu'une telle orientation n'est guère décelable. Au contraire, les conclusions que nous avons pu tirer au cours de l'exposé de l'analyse de "séries" de décisions jurisprudentielles classifiées selon les principales catégories d'événements potentiellement constitutifs de cas fortuit, montrent que les juges continuent à apprécier le cas fortuit selon les normes que nous avons explicitées dans le chapitre 1.

Ensuite, il était utile de vérifier si une différence de "sensibilité" entre juridiction pénale et civile ne serait pas décelable quant à la reconnaissance du cas fortuit. A cet égard non plus, aucun bouleversement n'est repérable à travers la jurisprudence étudiée. En cas de jugement d'acquittement, le juge civil saisi de la demande des victimes de l'accident voit sa marge d'appréciation singulièrement réduite par l'incidence des règles rappelées au chapitre II. Toutefois, la situation des victimes n'en sera nullement affectée, le seul impact de l'autorité de la chose jugée de la décision pénale d'acquittement sera l'intervention financière du Fonds commun de garantie automobile plutôt que celle de l'assureur R.C. auto.

Enfin, l'interprétation de l'article 17 § 2 de l'arrêté royal du 16 décembre s'avère le point le plus délicat comme nous l'avons indiqué au chapitre 2, E.

Le préjudice subi par les occupants d'un véhicule (voire les dégâts aux choses transportées ou ... au véhicule lui-même) doit-il être réparé par le Fonds commun de garantie automobile, lorsque un accident provoqué par un cas fortuit annihilant la volonté du conducteur ? Une interprétation extensive de la mission du Fonds commun de garantie automobile à cet égard constituerait incontestablement une orientation révolutionnaire sur le plan des principes juridiques gouvernant la matière. Quantitativement, de telles circonstances sont toutefois exceptionnelles et ceci plaide en faveur d'une réparation du préjudice de ces victimes, conducteur compris, qui n'ont commis ... aucune faute.