

UNIVERSITÉ CATHOLIQUE DE LOUVAIN

FACULTÉ DE DROIT

C E N T R E D E D R O I T D E S O B L I G A T I O N S

**Cinq années d'application de la loi sur
l'indemnisation des usagers faibles de la route.
Questions diverses**

par

Bernard DUBUISSON

Doc. 2001/2

*Collection des Dossiers du Journal des
Tribunaux, Larcier, 2001*

CINQ ANNEES D'APPLICATION DE LA LOI SUR L'INDEMNISATION DES USAGERS FAIBLES DE LA ROUTE QUESTIONS DIVERSES

SECTION 1. L'APPLICATION DE LA LOI DANS L'ESPACE

§ 1. LE PROBLEME

1 — Comme les véhicules automoteurs connaissent de moins en moins les frontières, la question de l'application dans l'espace de l'article 29bis revêt un intérêt pratique évident. Assez curieusement, parmi les nombreux commentaires qui lui sont consacrés, très peu s'intéressent à cet aspect du problème¹. Il est vrai que le droit international privé joue souvent, à tort ou à raison, un rôle d'épouvantail et que la nature particulière du système d'"indemnisation automatique" pose à cet égard des questions à la fois originales et complexes.

A priori, l'on serait tenté de les résoudre par référence à la Convention de La Haye du 4 mai 1971 relative à la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière. Cette Convention, entrée en vigueur en Belgique le 3 juin 1975, ne comporte aucune exigence de réciprocité. Elle est donc applicable par le juge belge même si la loi déclarée compétente par la règle de conflit appropriée n'est pas celle d'un Etat contractant (art. 11).

On sait aussi que la Convention de La Haye déclare en principe applicable la loi du lieu de l'accident (art. 3), mais qu'elle prévoit un certain nombre d'exceptions en faveur de la loi de l'Etat du lieu d'immatriculation du véhicule, lorsque plusieurs facteurs déterminés convergent vers cet Etat (art. 4).

L'article 1^{er} prévoit que "la présente Convention détermine la loi applicable à la responsabilité civile extra-contractuelle découlant d'un accident de la circulation routière, quelle que soit la nature de la juridiction appelée à en connaître". L'on voit dès lors poindre la difficulté. Les règles de conflit de lois de la Convention de La Haye ne peuvent justifier l'application de l'article 29bis dans une situation internationale, que si cet article contient bien une règle de responsabilité civile.

¹ Voy., pour quelques considérations à ce sujet, notre article "La loi sur l'indemnisation automatique de certaines victimes d'accidents de la circulation ou l'art du 'clair-obscur'", dans *L'indemnisation automatique de certaines victimes d'accidents de la circulation*, Academia-Bruylant, 1995, p. 46, n° 39 et sv. et, plus récemment, "L'assurance automobile obligatoire et le droit international privé", *R.G.A.R.*, 2000, n° 13284.

§ 2. DES DECISIONS CONTRADICTOIRES

2 — Deux décisions, inédites jusqu'à présent, ont été confrontées à cette question de droit international privé. Ces deux décisions se prononcent dans un sens opposé. L'une applique la Convention de La Haye, l'autre refuse de l'appliquer. Remarquons cependant que dans les deux cas, le raisonnement qui a été tenu a permis au juge de justifier l'application de la loi belge, si bien qu'on peut se demander si ce n'est pas finalement le souci de garantir à la victime une indemnisation rapide qui a justifié la solution.

Le président du tribunal de première instance de Verviers statuant en référé refuse tout d'abord d'appliquer les règles de la Convention de La Haye à un accident de la circulation survenu en France, impliquant un véhicule immatriculé dans ce même pays et un véhicule immatriculé en Belgique ².

Le passager du véhicule immatriculé en Belgique, gravement blessé dans l'accident, réclamait une provision à la compagnie qui couvrait le véhicule appartenant à son épouse. Afin de satisfaire cette demande, le Président devait s'interroger sur le caractère incontestable de la dette, conformément aux conditions qui régissent l'intervention de la magistrature présidentielle. Pour ce faire, il devait s'assurer de l'application de la loi belge, alors même que la Convention de La Haye renvoyait à la loi française (art. 3). Afin d'écarter l'application de cette Convention, le juge estime que l'article 29bis ne concerne pas la responsabilité civile et que son application ne peut donc dépendre d'une Convention qui ne concerne que la responsabilité. Il applique par conséquent la loi belge qui, par le biais de l'article 29bis, reconnaît incontestablement un droit à indemnisation au passager.

Le juge ne précise toutefois pas la règle de droit international privé qui, selon lui, permettrait d'appliquer la loi belge à un accident de la circulation survenu sur le territoire français. Sans doute a-t-il considéré que le caractère d'ordre public de l'article 29bis suffisait à justifier son application immédiate à l'espèce en cause.

L'autre décision a été rendue par le tribunal de police de Liège, le 21 juin 2000 ³. Les circonstances étaient les suivantes : des pierres avaient été jetées du haut d'un pont enjambant l'autoroute et s'étaient écrasées sur le toit d'un autobus immatriculé au Royaume-Uni. En perforant le toit, les débris avaient blessé assez grièvement un enfant mineur résidant au Royaume-Uni, qui se trouvait à l'intérieur de l'autobus

Sans s'en expliquer davantage, le tribunal applique ici les articles 3 et 4, c, de la Convention de La Haye qui, à son estime, reconnaissent la compétence de la loi belge. L'article 29bis est donc appelé à régir le droit à réparation de la victime contre le Bureau Belge des Assureurs

² Civ. Verviers (réf.), 28 janvier 1999, R.G. n° 99/425, *Demez & Hinand c/ Royale Belge et P.F.A.*

³ Pol. Liège, 21 juin 2000, inédit, R.G. n° 00/744, *Jelf c/ B.B.A.A.*

Automobiles qui gérait le sinistre au nom et pour le compte de l'assureur de l'autobus, probablement établi au Royaume-Uni ⁴.

3 — La décision du tribunal de Police de Liège qui accepte d'appliquer la Convention de La Haye doit être approuvée. Sous réserve de la question de qualification que nous aborderons ci-après, l'article 4, c), de la Convention permet en effet de revenir à la loi du lieu de l'accident, par dérogation aux points a) et b) du même article, lorsque des personnes se trouvant sur les lieux de l'accident hors du ou des véhicules impliqués, n'ont pas leur résidence habituelle dans l'Etat d'immatriculation. Le tribunal a sans doute considéré qu'il en était probablement ainsi des personnes non identifiées qui avaient jeté les pierres par-dessus le pont.

L'interprétation est audacieuse car le tribunal aurait aussi bien pu se résigner en constatant l'impossibilité de déterminer le lieu de la résidence habituelle de ces personnes. Dans ce cas, c'est bien la loi britannique qu'il aurait fallu appliquer conformément à l'article 4, a, al. 3, de la Convention. Cette disposition prévoit en effet que lorsqu'un seul véhicule est impliqué dans l'accident et qu'il est immatriculé dans un Etat autre que celui sur le territoire duquel l'accident est survenu, la responsabilité envers une victime passagère est régie par la loi du lieu d'immatriculation du véhicule, si celle-ci avait sa résidence habituelle dans un Etat autre que celui du lieu de l'accident.

La première décision nous paraît au contraire critiquable en ce qu'elle écarte l'application de la Convention de La Haye. Dans cette espèce, le président du tribunal aurait d'ailleurs pu se dispenser d'aborder la question de la loi applicable. Il suffisait en effet de constater que le droit à indemnisation du passager ne faisait aucun doute tant au regard du droit belge que du droit français.

En outre, le président du tribunal ne précise pas à quel titre la loi belge serait applicable à un accident survenu en France. L'appartenance de l'article 29bis à la catégorie des règles d'ordre public ne suffit certainement pas à justifier son application immédiate au litige en cause, car l'ordre public ne constitue pas une cause suffisante de rattachement en droit international privé. Ceci reviendrait à appliquer systématiquement la *lex fori* à tous les accidents internationaux.

L'éviction de la loi française, loi du lieu de l'accident, ne pourrait davantage s'expliquer par l'exception d'ordre public au sens du droit international privé puisque la loi française, on vient de le dire, comporte des dispositions semblables à celles de la loi belge.

En tout état de cause, il n'est pas certain que l'utilisation de l'ordre public international permettrait de sacrifier la compétence de la loi étrangère, même lorsque celle-ci ne connaît pas un régime de responsabilité sans faute ou de faute présumée en matière d'accidents de la route. La Cour de cassation française, approuvée en cela par la doctrine, l'a clairement affirmé à propos de la loi *Badinter* du 5 juillet 1985 (ci-après loi *Badinter*) : la technicité des dispositions relatives aux conditions de fond du droit à indemnisation et les différences qu'elles introduisent dans le

⁴ Remarquons que la décision ici commentée n'évoque pas la question de l'admissibilité de l'action directe, alors même qu'une telle action n'existe pas en droit anglais. On notera cependant que l'article 9 organise à cet égard un rattachement en cascade en faveur de la victime. L'action directe étant admise par la loi belge (loi du lieu de l'accident), elle pouvait donc être exercée par les victimes contre le Bureau belge. La possibilité d'exercer une action contre le Bureau au titre de l'article 29bis ne fait, quant à elle, guère de doute dès lors que l'article 2, § 2, al. 2 de la loi du 21 novembre 1989 assimile ce Bureau à un assureur.

traitement des victimes permettent difficilement de voir dans cette loi la consécration de principes de justice universelle ou de principes fondamentaux de l'ordre social qui forment les caractéristiques de l'ordre public international ⁵. Cette interprétation restrictive paraît conforme à l'article 10 de la Convention qui indique que l'application d'une des lois déclarées compétentes ne peut être écartée que si elle est *manifestement* incompatible avec l'ordre public ⁶.

La même solution devrait prévaloir en Belgique, lorsque la règle de conflit issue de la Convention renvoie à une loi étrangère qui ne connaît pas, en matière d'accidents de la route, un système comparable à celui de l'article 29bis.

§ 3. A PROPOS DE LA QUALIFICATION ...

4 — Le président du Tribunal de première Instance de Verviers rejette donc l'application de la Convention de La Haye, au motif que l'article 29bis n'est pas " une loi de responsabilité ". Il faut bien reconnaître que l'article 29bis, § 1^{er}, se borne à affirmer le droit à indemnisation de la victime protégée à l'égard de l'assureur qui couvre la responsabilité du propriétaire, du détenteur ou de conducteur, sans rien dire de la règle de responsabilité qui justifierait l'intervention de cet assureur.

Lors d'un premier commentaire de la loi initiale du 30 mars 1994, nous avons néanmoins soutenu qu'il s'agissait d'une assurance de la responsabilité objective de l'assuré résultant de l'implication de son véhicule dans un accident de la circulation, même si, à la suite d'un tour de passe-passe, le responsable s'efface complètement derrière le véritable débiteur de l'indemnité, c'est-à-dire l'assureur ⁷.

Les travaux préparatoires montrent bien que cette responsabilité nouvelle a été repoussée *in extremis*, au motif discutable que les citoyens ne sauraient comprendre l'obligation de réparer les conséquences d'un accident dans lequel ils n'ont commis aucune faute ⁸. L'assurance que tout propriétaire d'un véhicule automoteur est tenu de souscrire sous peine d'infraction pénale a ainsi

⁵ Cass. crim., 26 avril 1990, *R.G.A.T.*, 1990, p. 804, note H. MARGEAT et J. LANDEL ; Cass. civ., 6 juin 1990, *R.C.D.I.P.*, 1991, p. 354, note P. BOUREL, qui dénonce la confusion entre l'ordre public au sens du droit interne et l'ordre public au sens du droit international privé ; Cass. civ., 4 avril 1991, *J.D.I.*, 1991, p. 981, note G. LEGIER ; Cass. civ., 4 février 1992, *Dall.*, 1993, Jur., p. 13, note G. LEGIER ; voy. également Lyon, Ch. civ., 11 juillet 1991, *J.D.I.*, 1993, p. 111, note G. LEGIER. L'annotateur estime qu'il existerait néanmoins un noyau dur dans la présomption de responsabilité qui pèse sur le gardien et que la loi étrangère pourrait être écartée dans la mesure où elle ignore toute présomption au profit des personnes lésées. On se souviendra que dans l'arrêt Latour, la Cour de cassation avait fait preuve d'une même fermeté en affirmant que l'article 1384, al. 1 du Code civil ne pouvait être considéré comme un " principe de justice universelle " douée de valeur internationale. Cass. civ., 25 mai 1948, *R.C.D.I.P.*, 1949, p. 89, note BATIFFOL ; *Dall.*, 1948, p. 357, note P.L.P. ; *J.C.P.*, 1948, II, 4532, obs. Vasseur.

⁶ Nous soulignons.

⁷ B. DUBUISSON, *op. cit.*, note 1.

⁸ Voy. le Rapport fait au nom de la Commission de la justice, par Monsieur Arts, *Doc. parl.*, Sénat, 1993-1994, n° 980/3, pp. 21, 22, 24 et 40. Voy. également le Rapport fait au nom de la Commission de la justice, par Monsieur Landuyt, *Doc. parl.*, Ch. repr., 1993-1994, n° 1422/5. On ne trouvera nulle part dans ces travaux une explication de ce qui distingue juridiquement un système d'indemnisation automatique d'un système de responsabilité objective assorti d'une action directe contre l'assureur de cette responsabilité.

servi de paravent ou de camouflage, de sorte que la responsabilité n'apparaît plus que comme un moyen théorique de déclencher l'assurance.

C'est pourquoi l'article 29bis désigne directement l'assureur du véhicule automoteur impliqué dans l'accident de la circulation comme débiteur de la réparation, sans déterminer clairement le responsable et sans ouvrir aucune action contre celui-ci. En d'autres termes, l'on se trouve devant un système de responsabilité qui n'ose dire son nom, le responsable bénéficiant d'une immunité civile et l'assurance continuant, pour le surplus, à jouer son rôle de mutualisation des risques liés à la circulation et de répartition des coûts entre tous les assurés.

Dans un premier temps, Roger Dalcq et Jean-Luc Fagnart ont défendu la même opinion du côté francophone⁹. Le dernier d'entre eux a cependant récemment changé d'avis et défend maintenant la thèse inverse avec autant de ferveur qu'il en avait mis à défendre sa première opinion¹⁰.

La doctrine néerlandophone est, quoi qu'on en dise, très divisée sur la question. B. Tuerlinckx situe, elle aussi, le système dans le contexte de la responsabilité civile¹¹. Pour H. Bocken, I. Geers¹² et D. Simoens¹³ par contre, l'article 29bis n'aurait plus rien à voir avec la responsabilité, il s'agirait d'un système d'assurance de personnes à caractère indemnitaire, du même type que l'assurance des accidents du travail. Pour G. Schoorens, l'article 29bis serait la source d'une obligation *sui generis* à laquelle il conviendrait d'appliquer par conséquent toutes les règles de droit commun des obligations¹⁴.

S'appuyant sur une conception extensive de la règle de responsabilité civile conçue comme une simple règle d'imputation des coûts liés à la réparation, L. Cornelis estime, quant à lui, que l'article 29bis contient bien une règle de responsabilité objective, mais que cette règle lie uniquement l'assureur à la victime, sans qu'elle soit soutenue par une dette de responsabilité

⁹ R.O. DALCQ, "L'indemnisation des dommages corporels des piétons et des cyclistes", *J.T.*, 1994, pp. 665-672 ; du même auteur, "La loi du 13 avril 1995 remplaçant l'article 29bis et abrogeant l'article 29ter inséré par la loi du 30 mars 1994 dans la loi du 21 novembre 1989", *R.G.A.R.*, 1995, n° 12484 ; J.-L. FAGNART, "L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation après la réforme bâclée du 30 mars 1994", *R.G.A.R.*, 1994, n° 12388.

¹⁰ J.-L. FAGNART, "Le Fonds commun de garantie automobile devant la Cour d'arbitrage", *Bull. Ass.*, 2000, p. 661 ; dans cette note, l'auteur ne répond toutefois pas à l'objection pertinente qu'il avait lui-même soulevée : "On peut penser que l'opinion publique a suffisamment de bon sens pour comprendre qu'entre une indemnisation automatique mise à charge de l'assureur et un régime de responsabilité couverte par une assurance obligatoire avec une action directe contre l'assureur, il n'y a aucune différence. La seule différence est d'ordre logique : un régime est cohérent et l'autre ne l'est pas".

¹¹ B. TUERLINCKX, "Artikel 29bis W.A.M. wet : toepassing in de praktijk na de wetwijziging van 13 april 1995", *T.P.R.*, 1996, p. 8, n° 4 et 5.

¹² H. BOCKEN et I. GEERS, "De vergoeding van letselschade en schade door overlijden bij verkeersongevallen Belgisch Recht", *T.P.R.*, 1996, p. 1235 et suiv.

¹³ D. SIMOENS, "De nieuwe vergoedingsregel ten voordele van voetgangers en fietsers", *R.W.*, 1994-1995, p. 114 ; du même auteur, "De gewijzigde vergoedingsregel ten voordele van voetgangers, fietsers en passagiers", *R.W.*, 1995-1996, p. 218. Notons que dans son premier article D. SIMOENS parlait d'une assurance de *dommages* à caractère indemnitaire et qu'il parle maintenant d'une assurance de *personnes* à caractère indemnitaire.

¹⁴ G. SCHOORENS, "Verkeersongevallen met 'zwakke weggebruikers'. Het nieuwe vergoedingssysteem van art. 29bis WAM. Het kwalificatieprobleem", *R.G.A.R.*, 1995, n° 12443.

propre à l'assuré ¹⁵. L'assureur serait donc responsable objectivement par le fait même qu'il exerce une activité d'assurance, et c'est à ce titre uniquement qu'il serait obligé à la réparation des dommages.

5 — Nous ne pouvons ici entrer dans le détail de ces argumentations. Sans doute faut-il admettre qu'aucune des explications proposées ne parvient à rendre compte de toutes les spécificités du système mis en place.

Contrairement à ce que d'aucuns prétendent, les modifications apportées à l'article 29bis confirment plus qu'elles n'infirmement l'appartenance du système à l'assurance de la responsabilité. On se bornera à noter à cet égard que l'alinéa 8 de l'article 29bis, § 1^{er}, dans sa version de 1995, précise désormais que "cette obligation d'indemnisation est exécutée conformément aux dispositions légales relatives à l'assurance de responsabilité en matière de véhicules automoteurs en particulier, pour autant que le présent article n'y déroge pas".

Sans doute convient-il de remarquer que cette disposition nouvelle n'affirme pas clairement l'existence d'une règle de responsabilité objective ¹⁶, mais compte tenu des débats qui avaient déjà eu lieu en doctrine à propos de la loi du 30 mars 1994, on a bien du mal à ne pas y voir une confirmation. Les travaux préparatoires en attestent clairement ¹⁷. Quel sens pourrait-il y avoir à affirmer qu'une assurance de personnes à caractère indemnitaire doit, en dépit de cette qualification, être exécutée conformément aux dispositions légales relatives à l'assurance de la responsabilité en général et à l'assurance de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs en particulier ¹⁸ ?

Pour le surplus, on se contentera d'observer que l'appartenance de l'assurance des accidents du travail à la catégorie des assurances de personne à caractère indemnitaire est elle-même discutée en doctrine ¹⁹.

Quant à la thèse selon laquelle l'assureur serait en réalité "le responsable", en sa qualité de débiteur de l'obligation de réparer, elle néglige le fait que l'assureur n'est tenu à l'égard de la victime protégée que parce qu'il existe un contrat d'assurance en vigueur au moment de l'accident, couvrant la responsabilité du conducteur, du détenteur ou du propriétaire du véhicule impliqué. La preuve en est que si l'assurance fait défaut, l'assureur n'est plus tenu à aucune

¹⁵ L. CORNELIS, "De objectieve aansprakelijkheid voor motorrijtuigen", *R.W.*, 1998-1999, p. 52.

¹⁶ N. DENOËL, "L'indemnisation des usagers faibles. L'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs", *Formation permanente CUP*, janvier 1997, vol. XIII, p. 121.

¹⁷ Les travaux parlementaires sont formels à cet égard : l'alinéa 8 a été ajouté à la suite d'un amendement présenté par M. Ansoms. Celui-ci s'en explique : "Les grands spécialistes du droit de la responsabilité sont extrêmement divisés sur la question du statut de l'article 29bis. Il va de soi que le statut propre de l'article 29bis a des conséquences importantes sur le plan des règles juridiques qui s'y appliquent et des conséquences juridiques qui s'ensuivent pour tous les intéressés ... L'amendement précise de manière tout à fait explicite que l'ensemble des règles s'appliquant à l'assurance de la responsabilité s'appliquent également à l'article 29bis, sauf si celui-ci contient d'autres dispositions" (*Doc. Parl.*, Ch. Repr., 1993-1994, n° 1422/5, p. 17).

¹⁸ En ce sens également B. TUERLINCKX, *op. cit.*, *T.P.R.*, 1996, p. 9, n° 5.

¹⁹ B. VAN CROMBRUGGHE et L. VAN GOSSUM, "L'incidence de la loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance contre les accidents du travail", *Bull. Ass.*, Dossier 1993, *La loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre : application pratique*, p. 37.

réparation et la victime devra s'adresser aux autres débiteurs désignés par l'article 29bis, § 1^{er}, alinéa 3 ou 4. De plus, si c'est bien l'assureur qui est rendu responsable, quelle justification pourrait-on encore donner au paiement de la prime par le souscripteur ? Celui-ci paierait-il pour couvrir une responsabilité qui n'est pas la sienne ? Peut-on, enfin, parler d'une responsabilité objective de l'assureur, alors que l'activité d'assurance n'est pas directement à la source du risque couru par les usagers faibles ?

6 — Indépendamment même de la qualification, il nous semble que l'objectif poursuivi par ce système devrait suffire à justifier l'application de la Convention de La Haye du 4 mai 1971.

Sur le fondement d'une conception large de la notion de la responsabilité civile extra-contractuelle, ne pourrait-on pas dire que la Convention de La Haye régit l'application dans l'espace de toute règle de droit matériel dont l'objet est d'organiser la réparation des dommages résultant des accidents de la circulation et d'en distribuer les coûts entre les personnes qui créent ce risque ? Il ne semble pas qu'une telle opinion heurterait le texte ou l'esprit de la Convention tel qu'il transparaît dans le rapport explicatif ²⁰.

Notons d'ailleurs que l'application de la Convention aux situations entrant dans le champ d'application de la loi *Badinter* n'a jamais été mise en doute ni par la jurisprudence ni par la doctrine françaises. Il est vrai que les dispositions de cette loi sont d'emblée présentées comme de véritables règles de responsabilité.

Il serait néanmoins curieux que deux textes dont l'inspiration est identique soient régis par des règles de conflit différentes selon que le juge saisi est français ou belge.

La thèse inverse pourrait d'ailleurs donner lieu à des conflits de qualification extrêmement difficiles à résoudre en droit international privé. Le juge français amené à appliquer la loi belge à un accident international ne trouvera en effet dans l'ordre juridique belge aucune règle susceptible de correspondre à la catégorie de rattachement " responsabilité ", puisque dans cet ordre juridique un dispositif analogue fait l'objet d'une qualification différente ²¹.

Pour éviter cette difficulté, il paraît préférable d'universaliser la catégorie de rattachement de façon à ce qu'elle puisse englober des règles dont la structure est certes différente mais dont l'objectif est identique, à savoir la réparation des dommages résultant de la mise en circulation des véhicules automoteurs. Quant à l'action de la victime contre l'assureur, celle-ci s'analyse en une action directe dont l'admissibilité peut parfaitement être régie par l'article 9 de la Convention de La Haye.

²⁰ Sur ce point, le rapport de M. Essen est, il est vrai, assez laconique. On y lit que " comme la convention se limite à la responsabilité extra-contractuelle, le problème de qualification surgit. La conférence n'a pas estimé utile d'inclure une règle à cet effet dans la convention ; par conséquent, c'est aux règles générales de conflit de chacun des Etats contractants de s'appliquer à cet égard et dans la plupart des cas la qualification se fera donc selon la loi du for ". (Actes et documents de la onzième session, t. III, Les accidents de la circulation routière, La Haye, 1970, p. 203.)

²¹ Sur les conflits de qualification en droit international privé, voy. F. RIGAUX, *Droit international privé*, t. I, Théorie générale, Bruxelles, Larcier, 1987, p. 314, n° 455 et suiv.

7 — Quelle serait d'ailleurs la règle de conflit qu'il conviendrait d'appliquer s'il fallait disqualifier le système mis en place par l'article 29bis en une " loi d'assurance " ? Le Président du tribunal de première Instance de Verviers ne répond pas cette question.

On se souviendra que la loi relative au contrôle des activités d'assurances du 9 juillet 1975 contient dans ses articles 28^{ter} à 28^{octies}, quelques règles de conflit de lois relatives au contrat d'assurance non-vie. Comme l'article 29bis est inséré dans la loi du 21 novembre 1989 sur l'assurance automobile, il conviendrait d'appliquer ici les articles 28^{quinquies} et 28^{septies} qui se rapportent aux assurances obligatoires.

L'article 28^{sexies}, al. 1^{er}, soumet les contrats destinés à satisfaire à une obligation d'assurance imposée par la loi belge à la loi belge, sans toutefois définir clairement le critère spatial dont dépendra l'application de cette loi. Sur la base d'une analyse fonctionnelle de la loi du 21 novembre 1989, il est permis de déduire qu'elle entend s'appliquer à tout accident survenu sur le territoire belge²². À défaut de pouvoir recourir à l'exception d'ordre public au sens du droit international privé (voy. *supra*), la loi organisant l'indemnisation automatique des usagers faibles de la route s'appliquerait donc sans exception à tous les accidents survenus en Belgique, même si le véhicule impliqué n'y est pas immatriculé et même si tous les autres facteurs de rattachement (résidence habituelle, nationalité de la victime ...) convergent vers un autre pays.

Dans l'espèce soumise au tribunal de première instance de Verviers, on remarquera que cette règle ne permettrait pas non plus de justifier l'application de la loi belge, puisque l'accident était survenu en territoire français.

De toute façon, cette solution nous semble insuffisamment nuancée. La Convention de La Haye comporte à cet égard des règles mieux adaptées permettant de déroger, dans certaines circonstances, à l'application de la loi du lieu de l'accident.

SECTION 2. L'APPLICATION DE LA LOI DANS LE TEMPS

§ 1. LA SUCCESSION DE DEUX LOIS NOUVELLES

8 — L'adoption, le 30 mars 1994, d'une loi nouvelle insérant les articles 29bis et 29ter dans la loi sur l'assurance automobile obligatoire, en vue de faciliter l'indemnisation des usagers faibles de la route, posait inévitablement un problème de droit transitoire. L'adoption, une année plus tard, d'une nouvelle loi remplaçant la première et modifiant celle-ci sur plusieurs points fondamentaux, a accru encore la difficulté.

Compte tenu de l'importance de ces dispositions nouvelles, l'on aurait pu s'attendre à ce que le législateur règle clairement le problème. Bien plus, le souci de protéger les victimes, qui est clairement à la base de cette loi d'ordre public²³, aurait sans doute pu justifier qu'on

²² Voy. à cet égard notre article " L'assurance automobile obligatoire et le droit international privé ", *R.G.A.R.*, 2000, n° 13284.

²³ Cass., 17 mai 2000, *J.L.M.B.*, 2000, p. 1502.

reconnaisse à l'article 29bis un certain effet rétroactif, afin qu'elle puisse s'appliquer à des situations nées antérieurement à son entrée en vigueur ²⁴.

Le législateur belge, traditionnellement mal à l'aise dans cette matière complexe, n'a pourtant pas brillé par sa clarté. Qu'on en juge plutôt.

L'article 45 de la loi initiale du 30 mars 1994 comportait un article 29ter précisant que sous réserve de l'article 33 de la loi du 21 novembre 1989, les dispositions de l'article 29bis entraient en vigueur le 1^{er} janvier 1995. La loi subséquente adoptée le 13 avril 1995, qui remplace la loi initiale en intégrant notamment les passagers dans la catégorie des personnes protégées, comporte, quant à elle, un article qui abroge l'article 29ter précité et qui précise que les dispositions nouvelles entrent en vigueur le premier jour du mois qui suit celui de leur publication au Moniteur belge, soit le 1^{er} juillet 1995.

Ces deux dispositions successives, dont l'une abroge les dispositions transitoires prévues par l'autre, ont plongé les commentateurs dans la perplexité ²⁵.

Les difficultés proviennent d'une part, dans la loi initiale, de la référence à l'article 33 de la loi du 21 novembre 1989 sur l'assurance automobile obligatoire ²⁶ et, d'autre part, de l'abrogation de l'article 29ter.

9 — Plusieurs interprétations étaient possibles. Certains estimaient qu'à défaut de volonté claire en sens contraire, il y avait lieu d'appliquer la règle générale du droit transitoire prévue par l'article 2 du Code civil, qui pose le principe de non-rétroactivité de la loi. En pratique, la loi du 30 mars 1994 devait donc s'appliquer aux accidents survenus après le 1^{er} janvier 1995, et celle du 13 avril 1995, à ceux survenus après le 1^{er} juillet 1995, conformément aux principes applicables en matière de responsabilité civile ²⁷.

Pour d'autres, l'article 29ter ayant été abrogé, il fallait revenir au droit commun de sorte que l'article 29bis, ancienne version, devait entrer en vigueur, conformément à l'article 4 de la loi du

²⁴ Telle fut la solution retenue en France. L'article 47, alinéa 2, de la loi *Badinter* du 1^{er} juillet 1985, attribue un effet rétroactif limité aux dispositions relatives à la responsabilité. Celles-ci sont en effet déclarées applicables aux accidents survenus dans les trois années précédant la publication de la loi et n'ayant pas donné lieu à l'introduction d'une instance. Ces mêmes dispositions sont en outre déclarées applicables aux affaires pendantes, même devant la Cour de cassation, peu importe la date de l'accident. Le même article 47 interdisait en revanche la remise en cause des décisions de justice irrévocablement passées en force de chose jugée et des transactions définitivement conclues (voy. à cet égard J. FLOUR et J.-L. AUBERT, *Les obligations, Le fait juridique*, 8^e éd., Armand Colin, 1999, n° 315).

²⁵ Voy. R.O. DALCQ, *op. cit.*, *R.G.A.R.*, 1995, n° 12484 ; J. VAN ROSSUM, "L'indemnisation des victimes fragiles d'un accident de la circulation", *VKJ/DCJ*, novembre 1996, p. 268.

²⁶ Rappelons que la loi sur l'assurance automobile obligatoire est entrée en vigueur le 6 mai 1991, soit 30 jours après la publication au Moniteur belge de l'arrêté royal du 13 février 1991.

²⁷ J. VAN ROSSUM, *op. cit.*, p. 268 ; N. DENOËL, *op. cit.*, p. 139 ; B. TUERLINCKX, *op. cit.*, p. 62, n° 109 ; R. VAN GYSEL et F. GLORIEUX, "Vijf jaar rechtspraak : artikel 29bis W.A.M. (1995-2000)", *Tijd. voor aansprakelijkheid en verzekering in het wegverkeer*, septembre 2000, p. 171.

31 mai 1961, 10 jours après la publication de la loi initiale du 30 mars 1994 au Moniteur belge, soit le 10 avril 1994 ²⁸.

D'autres encore ont plaidé pour un effet rétroactif plus marqué en se fondant sur l'objectif d'indemnisation poursuivi par la loi qui la distinguerait nettement d'une loi de responsabilité (sur cette question, voy. *supra*, section 1). L'abrogation de l'article 29ter entraînant aussi la disparition de la réserve faite à l'article 33, le nouvel article 29bis serait entré en vigueur au même moment que la loi du 21 novembre 1989, soit le 6 mai 1991 ²⁹ !

10 — La jurisprudence a, dans sa très grande majorité, rapidement opté pour la première solution : l'article 29bis, ancienne version, s'applique donc sans effet rétroactif aux accidents survenus après le 1^{er} janvier 1995, et la version nouvelle régit, quant à elle, les accidents survenus à partir du 1^{er} juillet 1995 ³⁰.

Parmi les décisions qui ont statué dans ce sens, on épinglera celle de la Cour d'appel de Mons du 16 janvier 1996 qui fut la première à prendre le problème à bras le corps ³¹. À la suite d'une longue motivation, la Cour refuse d'appliquer l'article 29bis, dans sa version initiale, à un accident survenu le 27 août 1988 dont les conséquences n'avaient pas été définitivement réglées au jour de sa décision. En s'appuyant sur la doctrine francophone, la Cour estime que l'article 29bis met en place un système d'assurance d'une responsabilité nouvelle et qu'il y a donc lieu d'appliquer les règles de droit transitoire propres aux lois de responsabilité. Selon elle, il n'existe pas en effet de différence concrète entre une indemnisation automatique mise à charge de l'assureur et un régime de responsabilité objective couverte par une assurance obligatoire accompagnée d'une action directe contre l'assureur. Ce raisonnement doit être approuvé (voy. *supra*).

On note pourtant quelques décisions isolées qui, séduites par les arguments d'une partie de la doctrine et, vraisemblablement aussi, par les perspectives d'indemnisation offertes aux victimes, statuent en sens contraire. Par une décision du 24 décembre 1998, le tribunal correctionnel de Mons, confirmant la décision du tribunal de police du 23 mai 1997, accepte ainsi d'appliquer l'article 29bis, dans sa version ancienne, à un accident survenu le 23 octobre 1994, en s'appuyant sur l'abrogation de l'article 29ter ³². Cette abrogation permettrait en effet de revenir

²⁸ R.O. DALCQ, *op. cit.*, R.G.A.R., 1995, n° 12484/1.

²⁹ R.O. DALCQ, *op. cit.*, R.G.A.R., 1995, n° 12484/1 ; J.-M. DERMAGNE, *Jour. Procès*, 1996, n° 301, p. 30.

³⁰ Pol. Hasselt, 1^{er} décembre 1995, VKJ/DCJ, 1998/1, p. 11 confirmé par Corr. Hasselt, 20 janvier 1997, VKJ/DCJ, 1998/7, p. 18 ; Mons, 16 janvier 1996, J.T., 1996, p. 300 ; Bull. Ass., 1996, p. 289 ; Pol. Bruxelles, 29 mai 1996, inédit ; Minecci et De Lombaerde c/ Crèveœur ; Pol. Verviers, 26 juin 1996, inédit, Rép. n° 1487, Procureur du Roi c/ Born ; Bruxelles, 17 janvier 1997, Bull. Ass., 1997, p. 501, note LAMBERT ; Corr. Liège, 24 juin 1997, J.L.M.B., 1998, p. 564 ; Pol. Bruxelles, 8 septembre 1997, inédit, R.G. n° 940/95, Delferrière et Lizon c/ Assubel ; Pol. Nivelles, 23 mars 1998, R.G.A.R., 2000, n° 13313 ; Pol. Liège, 1^{er} mars 1999, J.J.P., 2000, p. 194 ; Corr. Leuven, 15 avril 1999, VKJ/DCJ, 1999, p. 270 ; Pol. Mons, 16 novembre 1999, inédit, R.G. n° 500/96, R c/ Le Recours Belge : l'assureur qui a indemnisé erronément un piéton en croyant à tort que la loi du 30 mars 1994 était applicable peut agir en répétition de l'indu. Il importe peu que cette erreur de droit soit ou ne soit pas excusable.

³¹ Mons, 16 janvier 1996, précité.

³² Corr. Mons, 24 décembre 1998, inédit, Rép. n° 1402, Dubois c/ Hoebamckx et Corona.

au droit commun et de fixer la date d'entrée en vigueur de l'article 29bis, 10 jours après la publication de la loi du 30 mars 1994 au Moniteur belge.

11 — La solution suivie par la jurisprudence majoritaire est sans doute la plus raisonnable et la mieux fondée en droit. Ni les travaux préparatoires ni la loi elle-même ne contiennent en effet l'expression d'une volonté claire et précise qui tendrait à conférer aux dispositions légales en cause un effet rétroactif. Au contraire, l'économie escomptée au moyen du transfert des charges de la sécurité sociale vers le secteur privé n'avait été projetée qu'à partir de 1995³³. Dans ces conditions, il vaut certainement mieux s'en tenir au principe général de non-rétroactivité des lois, qui empêche d'appliquer des dispositions visant à introduire de nouvelles règles de responsabilité ou d'indemnisation à des faits générateurs antérieurs à leur entrée en vigueur³⁴. Le droit à réparation naît en effet au moment du fait générateur, et ce serait surprendre l'attente légitime des citoyens que de leur imposer une obligation de réparation concernant des faits qui, au moment où ils ont été commis, n'étaient pas sanctionnés par la loi.

Dans ce contexte, l'abrogation de l'article 29ter résulte à n'en pas douter d'une inadvertance du législateur. Celui-ci a cru que le remplacement de l'article 29bis imposait de supprimer la disposition relative à l'entrée en vigueur de la loi ancienne, sans s'apercevoir que l'article 29bis, ancienne version, continuait à régir les accidents survenus entre le 1^{er} janvier et le 1^{er} juillet 1995³⁵.

Quant à la référence faite à l'article 33 de la loi du 21 novembre 1989, elle était vraisemblablement justifiée par le souci d'éviter que l'insertion de l'article 29bis dans la loi sur l'assurance automobile obligatoire ne remette en cause la date d'entrée en vigueur de l'ensemble des dispositions de cette loi.

12 — Il convient d'observer cependant que la solution retenue majoritairement par la jurisprudence, qui consiste à appliquer distributivement les lois du 30 mars 1994 et du 13 avril 1995 aux accidents survenus après leur entrée en vigueur respective, n'enlève rien à la pertinence de l'argumentation qui voit dans l'exclusion des passagers prévue par l'article 29bis, § 2, dans sa version initiale, une discrimination incompatible avec le principe constitutionnel d'égalité (articles 10 et 11).

On peut donc légitimement s'étonner de la décision rendue le 26 juin 1996 par le tribunal de police de Verviers qui refuse de poser une question préjudicielle à la Cour d'Arbitrage à ce sujet, estimant que cette exclusion des passagers se justifie à suffisance par des considérations économiques³⁶. Or, la faiblesse de l'argumentation développée dans les travaux préparatoires pour écarter les passagers avait été, à juste titre, relevée par la doctrine³⁷. La question méritait donc d'être posée, d'autant que le tribunal n'évite pas la contradiction en considérant ensuite que l'ajout des passagers dans la catégorie des personnes indemnissables n'aurait pas un impact

³³ En ce sens, N. DENOËL, *op. cit.*, p. 139.

³⁴ Cass., 12 septembre 1940, *Pas.*, 1940, I, 215 ; Cass., 22 octobre 1970, *Pas.*, 1971, I, 144.

³⁵ *Doc. parl.*, Ch. Repr., 1993-1994, n° 1422/4 ; On y lit : " Comme la proposition à l'examen prévoit de remplacer entièrement l'article 29bis par un nouveau texte, qui est assorti d'une entrée en vigueur spéciale, il y a lieu de supprimer l'article relatif à l'entrée en vigueur précédente ".

³⁶ Pol. Verviers, 26 juin 1996, inédit, Rép. n° 1487, *Procureur du Roi ... c/ Born*.

³⁷ R.O. DALCQ, *op. cit.*, *R.G.A.R.*, 1995, n° 12484 ; J.-L. FAGNART, *op. cit.*, *R.G.A.R.*, 1994, n° 12388/7.

financier très important, puisque ces dommages sont déjà couverts par l'assurance R.C. traditionnelle.

SECTION 3. LE PREJUDICE PAR REPERCUSSION

§ 1. LES PREJUDICES REPARABLES

13 — L'article 29bis, § 1^{er}, vise, au titre des dommages réparables, tous les dommages résultant des lésions corporelles ou du décès, à l'exception des dégâts matériels.

Même si la terminologie laisse quelque peu à désirer³⁸, l'intention est claire. Sous la seule réserve des dommages causés aux biens, parmi lesquels on rangera notamment les dégâts causés aux véhicules, aux vêtements³⁹, aux bagages ainsi qu'aux animaux⁴⁰, la victime peut prétendre à la réparation de toutes les conséquences patrimoniales ou extrapatrimoniales des lésions corporelles ou du décès : pertes de revenus, efforts accrus, préjudice ménager, frais d'hôpitaux, de médicaments ...⁴¹.

Pour être réparables, il faut bien entendu que ces dommages répondent aux conditions du droit commun : le dommage doit être certain, personnel et porter atteinte à un intérêt légitime⁴². Sous cette réserve, la notion peut être interprétée largement⁴³ : tout ce qui est réparable en droit commun l'est aussi au titre de l'article 29bis.

³⁸ J.-L. FAGNART, *op. cit.*, R.G.A.R., 1994, n° 12388/6, note à juste titre que l'article 29bis utilise la notion de "victime" alors que la loi du 21 novembre 1989 sur l'assurance automobile obligatoire utilise celle de "personne lésée" qui est plus large.

³⁹ Le projet de loi, qui modifie l'article 29bis sur plusieurs points, englobe les dégâts aux vêtements dans le préjudice réparable. (Projet 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 véhicule, *Doc. parl.*, Ch. Repr., 1999-2000, 0210/0017). On se demande si cette distinction trouvera grâce aux yeux de la Cour d'arbitrage. Si ce n'est leur faible importance économique, qu'est-ce qui justifie en effet un traitement différent entre les dégâts aux vêtements d'une part, les dégâts aux bagages et les dégâts au véhicule, d'autre part ?

⁴⁰ On exclura le dommage moral subi par répercussion à la suite de la perte d'un bien ou d'un animal, car les dommages aux biens ne donnent lieu à aucune réparation sur le fondement de l'article 29bis. Il doit en aller de même, selon nous, des dommages par répercussion consécutifs à des dommages aux biens.

⁴¹ On n'insistera pas davantage sur le fait que l'article 29bis, § 1, al. 2, assimile à des lésions corporelles, les dommages causés aux prothèses fonctionnelles. Sur la notion de "prothèse fonctionnelle", voy. J.-L. FAGNART, *op. cit.*, R.G.A.R., 1994, n° 12388, n° 60. Le projet de loi précité précise qu'"il y a lieu d'entendre par prothèses fonctionnelles : les moyens utilisés par la victime pour compenser des déficiences corporelles".

⁴² L. CORNELIS, *op. cit.*, R.W., 1998-1999, p. 526.

⁴³ Voy. D. SIMOENS, *op. cit.*, R.W., 1994-1995, p. 118 ; L. CORNELIS, *op. cit.*, R.W., 1998-1999, p. 526 ; B. TUERLINCKX, *op. cit.*, T.P.R., 1996, p. 39, n° 57 et suiv. En jurisprudence, Pol. Leuven, 22 octobre 1998, *L. c/ M en OMCB*, cité par H. CLAASSENS et C. VAN SCHOU BROECK, "Verkeersslachtoffers beter beschermd met een hervormde aansprakelijkheid-verzekering inzake motorrijtuigen ?", dans *Actualia Verzekeringen*, CRIS (Ed.), Anvers, Maklu, 2000, p. 274

En ouvrant expressément un droit à réparation aux ayants droit, l'article 29bis, § 1^{er}, vise aussi le préjudice par ricochet subi à titre personnel par les proches de la victime directe, pour autant que celle-ci soit un " usager faible " protégé par la loi (frais funéraires, dommage moral, perte du soutien économique ...). Les travaux préparatoires sont formels à ce sujet ⁴⁴.

Si les ayants droit de la victime directe font donc incontestablement partie de la catégorie des personnes indemnissables sur le fondement de l'article 29bis, un sort particulier est fait aux ayants droit du conducteur. Ceux-ci sont exclus, comme le conducteur lui-même, du bénéfice de l'indemnisation, par l'article 29bis, § 2.

Le sort qui est ainsi réservé au préjudice par répercussion mérite quelques explications.

§ 2. LA NATURE PARTICULIERE DU PREJUDICE PAR RICOCHET

14 — Le préjudice par ricochet a une nature ambivalente. Il s'agit en effet d'un dommage subi par répercussion à la suite de celui subi par la victime directe, mais qui n'en reste pas moins un dommage subi à titre personnel par l'ayant droit ⁴⁵. La notion d'" ayant droit " doit ici être distinguée de celle d'" ayant cause " qui évoque l'idée d'une transmission de droit alors que ce n'est pas nécessairement le cas de la notion d'ayant droit ⁴⁶.

De ce point de vue, le préjudice par ricochet s'oppose au préjudice *ex haerede* qui résulte de la transmission du droit à réparation des dommages subis par la victime directe pendant le temps qui a précédé son décès et dont les ayants droit demandent réparation au nom et pour le compte de la victime. Par cette action, les héritiers demandent donc réparation d'un préjudice subi par le défunt de son vivant, alors qu'au titre du préjudice par répercussion, ils demandent réparation d'un dommage personnel ⁴⁷.

L. Cornelis a sans doute raison d'aborder la particularité du préjudice par ricochet par le biais de la causalité ⁴⁸. Le préjudice par ricochet n'existerait certes pas sans le dommage subi par la victime principale, mais il reste un dommage personnel.

Est-ce à dire que le sort du préjudice par ricochet peut être réglé de façon indépendante, sans avoir égard au droit de la victime directe ? Certainement pas si l'on en croit la jurisprudence de la Cour de cassation. Celle-ci estime en effet de façon constante que tout en étant des dommages que les proches subissent personnellement, ces préjudices sont éprouvés par répercussion et ne

⁴⁴ Exposé des motifs, *Doc. parl.*, Sénat, 1993-1994, n° 980/1, p. 9 et 32.

⁴⁵ Notamment Cass., 3 février 1987, *R.G.A.R.*, 1989, n° 11572.

⁴⁶ Le vocabulaire juridique de G. CORNU (Ed. 1987) définit l'ayant droit comme la personne ayant *par elle-même* ou par son auteur vocation à exercer un droit (ayant droit à réparation ou à restitution) et l'ayant cause comme celui qui a acquis un droit ou une obligation d'une autre personne appelée son auteur. Voy. à cet égard B. TUERLINCKX, *op. cit.*, p. 32, n° 46.

⁴⁷ Sur cette distinction, voy. en particulier J. FLOUR et J.-L. AUBERT, *Les obligations, Le fait juridique*, 8^e éd., Armand Colin, p. 332, n° 359.

⁴⁸ L. CORNELIS, " L'apparence trompeuse du dommage par répercussion ", dans *L'indemnisation du préjudice corporel*, Actes du colloque organisé par la Fondation Piedbœuf et la Conférence libre du Jeune Barreau de Liège, 1996, p. 149.

trouvent leur source que dans les liens de famille et d'affection qui les unissaient à la victime. Pour cette raison, le droit de la victime par ricochet est affecté par la responsabilité personnelle de la victime directe dans la mesure où le responsable aurait pu l'opposer à celle-ci pour lui refuser l'indemnisation de son propre préjudice⁴⁹. Le droit à réparation du préjudice par répercussion est ainsi placé en situation de totale dépendance par rapport au droit à réparation de la victime directe.

15 — Cette jurisprudence a été critiquée⁵⁰, mais elle nous paraît globalement justifiée. Sans doute le principe de solidarité familiale sur lequel s'appuie la Cour de cassation pour justifier l'opposabilité de la faute commise par la victime directe est-il insatisfaisant. La solution trouverait sans doute un fondement plus solide dans le principe de l'unité du fait originaire⁵¹.

Le droit à réparation de la victime par répercussion doit se trouver placé, en raison de la communauté d'origine qu'il partage avec le droit de la victime principale, dans les mêmes conditions juridiques que celui-ci⁵².

Il serait en effet anormal qu'un fait qui n'aurait pu fonder un droit à réparation dans le chef de la victime directe le devienne dans le chef de la victime médiate. L'action en réparation du dommage par répercussion procède en effet du dommage subi par la victime et ne se conçoit pas indépendamment de lui. Ne pas tenir compte de ces limites reviendrait à considérer que la victime directe est en faute à l'égard de ses proches d'avoir contribué par sa maladresse à sa propre mort ou à ses blessures.

L'article 6 de la loi *Badinter* confirme clairement cette situation de dépendance : " le préjudice subi par un tiers du fait des dommages causés à la victime directe d'un accident de la circulation est réparé en tenant compte des limitations ou exclusions applicables à l'indemnisation de ces dommages ". On aurait aimé que l'article 29bis soit aussi explicite, encore que les dispositions qu'il consacre aux ayants droit confirme implicitement la même approche.

Ajoutons immédiatement que la situation de dépendance dans laquelle se trouve le droit à réparation de la victime par ricochet ne va pas jusqu'à effacer les faits personnels commis par celle-ci, qui sont de nature à affecter son propre droit à réparation.

C'est par référence à ces principes qu'il y a lieu de résoudre toutes les questions qui concernent la réparation du préjudice par ricochet.

⁴⁹ Cass., 19 décembre 1962, *Pas.*, 1963, I, 491 ; Cass., 17 juin 1963, *R.C.J.B.*, 1964, p. 449, note J. KIRCKPATRICK ; Cass., 19 décembre 1967, *Pas.*, 1968, I, 537 ; Cass., 6 janvier 1981, *Pas.*, 1981, I, 476 ; Cass., 14 avril 1981, *Pas.*, 1981, I, 915 ; Cass., 1^{er} février 1994, *Pas.*, 1994, I, 133 ; Cass., 5 octobre 1995, n° C93/305.

⁵⁰ L. CORNELIS, *ibid.*, p. 156, n° 6 et p. 170, n° 20.

⁵¹ C'est le fondement retenu par la Cour de cassation française dans un arrêt du 19 juin 1981, rendu en Assemblée plénière, *Gaz. Pal.*, 1981.2.529, note BORE, *D.*, 1982, concl. CABANNES, note CHABAT.

⁵² J. FLOUR et J.-L. AUBERT, *op. cit.*, p. 334, n° 361 et 362.

§ 3. LE PREJUDICE PAR RICOCHET SUBI PAR L'AYANT DROIT D'UNE PERSONNE PROTEGEE (NON-CONDUCTEUR)

16 — Le préjudice par répercussion subi par l'ayant droit d'une personne protégée est réparable par principe au titre de l'article 29bis, § 1^{er}. On entend par "ayant droit" toute personne qui tire un droit à réparation du décès ou des blessures encourues par la victime directe (sur le préjudice financier encouru par une société dont la victime était administratrice, voy. *infra* § 4).

On s'étonnera par conséquent d'une décision du tribunal de Police de Charleroi qui admet le droit à réparation des lésions corporelles subies par un mineur exclusivement responsable de l'accident en droit commun, mais qui rejette curieusement la demande introduite par les parents en leur nom personnel ⁵³. On ne peut davantage approuver la décision du tribunal de police de Dinant qui refuse d'indemniser le préjudice psychologique subi par une mère à la suite du décès de son enfant au motif que ce dommage serait étranger à l'article 29bis ⁵⁴.

Il ne fait aucun doute que les ayants droit d'un passager décédé lors d'un accident de la circulation ont droit à réparation intégrale de leur préjudice même s'ils sont en même temps ayants droit du conducteur. Ceci suppose bien sûr que leur réclamation soit limitée au dommage subi à titre personnel du fait du décès du passager.

Conformément au principe de dépendance énoncé ci-dessus, le droit à réparation de la victime par ricochet est affecté par les mêmes limitations ou exclusions que celles qui affectent le droit de la victime directe. On en déduit que seule la faute inexcusable cause exclusive de l'accident commise par la victime directe peut justifier la perte du droit à réparation de la victime par ricochet ⁵⁵. Une faute légère ne suffit donc pas.

Peut-on reprocher à une victime par répercussion sa propre faute en vue de réduire ou d'exclure son droit à réparation ? On songe par exemple à une faute de surveillance commise par les parents d'un enfant de plus de 14 ans, victime d'un accident de la circulation. Les principes énoncés ci-dessus conduisent à une réponse négative. En leur qualité de personnes protégées, les ayants droit, comme la victime directe, ne peuvent se voir opposer une faute personnelle, que si elle est inexcusable et cause exclusive de l'accident ⁵⁶.

⁵³ Pol. Charleroi, 5 juin 1997, inédit, R.G. n° 1214, *La Monica & Celis c/ Buthiele et P&V*.

⁵⁴ Pol. Dinant, 8 mars 1999, *Bull. Ass.*, 2000, p. 72. La lecture de la décision laisse croire cependant que c'était la réalité de ce préjudice qui était plutôt en cause, puisque par ailleurs le tribunal fait droit à la demande d'indemnisation des parties civiles pour le préjudice moral.

⁵⁵ En ce sens, voy. H. CLAASSENS et C. VAN SCHOU BROECK, dans *Actualia Verzekeringen*, CRIS (Ed.), Anvers, Maklu, 2000, p. 293 qui citent à cet égard Pol. Anvers, 20 mai 1998, *D c/ ABB* et Pol. Turnhout, 9 mars 1999, *G c/ Mercator et Noordstar*, tous deux inédits ; B. TUERLINCKX, *op. cit.*, *T.P.R.*, 1996, p. 49, n° 78 ; c'est également la solution retenue par la Cour de cassation française. Civ., 8 novembre 1993, *Bull. civ.*, II, n° 317.

⁵⁶ En ce sens, B. TUERLINCKX, *op. cit.*, *T.P.R.*, 1996, p. 49, n° 79.

§ 4. LE PREJUDICE COMMERCIAL SUBI PAR UNE SOCIETE DANS LAQUELLE
LA VICTIME EST ADMINISTRATEUR OU GERANT

17 — Une société qui subit un préjudice purement financier sous la forme, par exemple, d'une diminution de son bénéfice d'exploitation, du fait de l'indisponibilité prolongée ou du décès d'un de ses dirigeants, peut-elle réclamer réparation de ce préjudice à l'assureur du véhicule impliqué en vertu de l'article 29bis ?

Le tribunal de police de Verviers a rencontré ce problème dans un jugement du 8 juin 2000 ⁵⁷. Celui-ci a admis sans hésiter la réparation du préjudice commercial subi par une SPRL en raison de l'incapacité de travail de son gérant blessé lors d'un accident de la circulation, au motif que la SPRL en question pouvait être considérée comme un ayant droit de la victime ; elle avait en effet subi un préjudice personnel par ricochet du fait des lésions corporelles subies par le gérant.

Le raisonnement paraît irréprochable au regard de la formulation générale de l'article 29bis, § 1^{er}. Celui-ci ne fait en effet aucune distinction entre le préjudice économique ou moral subi par les proches et le préjudice financier subi par la société qui emploie la victime protégée par l'article 29bis ⁵⁸.

La réparation d'un tel préjudice cadre pourtant mal avec l'objectif de la loi qui est de réparer les dommages dont la réparation répond à un intérêt social. L'idée initiale était en effet de transférer les charges qui reposaient sur les mutuelles vers les assureurs privés. Or, il est évident qu'une mutuelle n'interviendrait pas pour couvrir le préjudice dont il est question ici. Il est fort probable que dans l'article 29bis, le législateur ait eu uniquement en vue les préjudices par répercussion subis par la famille proche, mais l'on est ici tributaire de l'imprécision du texte légal.

A défaut pour le droit belge d'attacher un régime particulier à la réparation des préjudices purement financiers (*pure economic loss*), ceux-ci sont donc réparables, pour autant bien entendu qu'ils entretiennent un lien de causalité nécessaire avec le préjudice initial.

On est en droit de se demander néanmoins si le principe de solidarité familiale sur lequel la Cour de cassation s'appuie pour justifier l'opposabilité de la faute de la victime directe aux ayants droit est tout à fait transposable à ce type de préjudice. La règle de la dépendance ou de la contagion exposée ci-dessus est-elle encore de mise, alors que la seule particularité du préjudice financier résulte de son éloignement par rapport au fait générateur ? Dès lors, sauf à fonder le régime juridique du préjudice par ricochet sur la théorie de l'unité du fait originaire, on ne voit plus clairement pourquoi sa réparation devrait subir les limitations ou exclusions affectant les droits de la victime.

⁵⁷ Pol. Verviers, 8 juin 2000, inédit, *Zanken et Royale Belge c/ Fonds commun de garantie automobile*. Comp. C.A. Versailles, 5 novembre 1999, *D.*, 2001, Jur., p. 30, qui admet l'indemnisation des pertes de recettes liée à la fermeture temporaire d'une autoroute sur le fondement de la loi *Badinter*.

⁵⁸ En ce sens L. CORNELIS, *op. cit.*, *R.W.*, 1998-1999, p. 527 ; également B. TIERLINCKX, *op. cit.*, *T.P.R.*, 1996, p. 33, n° 47.

§ 5. LE PREJUDICE PAR RICOCHET SUBI PAR UN AYANT DROIT DU CONDUCTEUR

18 — Les ayants droit du conducteur ne peuvent pas non plus se prévaloir de l'article 29bis. Cette restriction a été ajoutée à la suite de l'avis rendu par le Conseil d'Etat, selon lequel l'exclusion du conducteur du véhicule automoteur devait entraîner aussi l'exclusion des ayants droit du conducteur ⁵⁹.

Cette remarque se situe dans la ligne de la jurisprudence de la Cour de cassation en matière de préjudice par répercussion. Par un arrêt du 2 mars 1995, la Cour a d'ailleurs estimé que l'ayant droit du conducteur responsable de l'accident en droit commun ne pouvait faire valoir aucun droit contre l'assureur qui garantit cette responsabilité ⁶⁰. Le conducteur étant exclu du bénéfice de l'indemnisation, les ayants droit du conducteur doivent l'être aussi.

Cette solution a été critiquée au motif que la distinction introduite par l'article 29bis entre deux catégories d'ayants droit, ceux du conducteur et les autres, serait discriminatoire et donc incompatible avec le principe constitutionnel d'égalité ⁶¹. Il nous semble au contraire que cette exclusion se justifie parfaitement au regard du régime juridique attaché à ce type de préjudice.

Une même personne pouvant être à la fois ayant droit du conducteur et d'une personne protégée, il est certain cependant que l'exclusion ne vaut que pour le dommage par répercussion subi à la suite de l'atteinte à l'intégrité physique dont le conducteur est victime ⁶².

§ 6. LE PREJUDICE PAR RICOCHET SUBI PAR LE CONDUCTEUR

19 — La question de savoir si le conducteur peut prétendre à la réparation du préjudice par ricochet qu'il subit à la suite du décès d'une personne protégée est examinée plus loin.

SECTION 4. LA SITUATION DU CONDUCTEUR

§ 1. LE CONDUCTEUR IRRESPONSABLE

20 — Bien que l'article 29bis, § 1^{er}, soit parfaitement clair à ce sujet, plusieurs tribunaux rappellent aux plaideurs que l'article 29bis n'ouvre aucune action contre le conducteur, pas plus

⁵⁹ *Doc. parl.*, Sénat, 1993-1994, n° 980/1, p. 156.

⁶⁰ *J.L.M.B.*, 1996, p. 339. Voy. les commentaires de L. CORNELIS, *op. cit.*, *R.W.*, 1998-1999, p. 523 ; du même auteur, " L'apparence trompeuse du dommage par répercussion ", *op. cit.*, p. 172.

⁶¹ R.O. DALCQ, *op. cit.*, *R.G.A.R.*, 1995, n° 12484/4 ; R.O. DALCQ, *op. cit.*, *J.T.*, 1994, p. 669.

⁶² R. VAN GYSEL et F. GLORIEUX, *op. cit.*, p. 177 ; J. VAN ROSSUM, *op. cit.*, p. 270.

que contre le propriétaire ou le détenteur du véhicule impliqué dans l'accident. L'action exercée contre le conducteur sur le fondement de cette disposition doit donc être déclarée irrecevable ⁶³.

Aux termes de l'article 29bis, § 1^{er}, la victime d'un accident de la circulation dans lequel est impliqué un véhicule automoteur ou la personne qui lui est subrogée ne peuvent agir que contre l'assureur du conducteur, du propriétaire ou du détenteur de ce véhicule, contre l'organisme dispensé de l'obligation d'assurance par l'article 10 de la loi du 21 novembre 1989, ou encore contre le Fonds commun de garantie automobile dans les hypothèses définies par l'article 80 de la loi du 9 juillet 1975, sauf le cas fortuit.

C'est cette anomalie qui rend particulièrement délicate la question de la qualification. Comment qualifier encore l'article 29bis de régime de responsabilité si, précisément, aucune action en responsabilité ne peut être exercée contre celui qui met en circulation le véhicule ? Nous pensons que le législateur a simplement voulu accorder une immunité civile aux assurés, tout en laissant ouverte l'action contre l'assureur (voy. *supra*). Cette immunité ne vaut bien entendu que dans les limites de l'article 29bis. Le conducteur reste responsable en droit commun pour tous les dommages causés aux tiers qui échappent au champ d'application de cet article ⁶⁴.

§ 2. LE CONDUCTEUR, LAISSE POUR COMPTE ?

21 — Sous l'angle des lésions qu'il subit, le conducteur est donc, depuis l'entrée en vigueur de la loi du 13 avril 1995, le seul usager de la route qui ne peut bénéficier de l'article 29bis.

Ceci implique que les conducteurs victimes restent soumis aux aléas du droit commun de la responsabilité civile en vue d'obtenir réparation de toutes les conséquences dommageables de l'accident de la circulation. En d'autres termes, le conducteur n'obtiendra en principe réparation que s'il parvient à démontrer une faute dans le chef d'un autre conducteur ou d'un autre usager de la route. Le défendeur pourra en outre lui opposer sa propre faute, même la plus légère, en vue d'obtenir un partage des responsabilités. À l'égard du conducteur, la jurisprudence relative à l'acceptation fautive des risques en cas d'absence de port de la ceinture de sécurité conserve donc toute son actualité ⁶⁵.

Il n'échappera à personne que la différence de traitement avec les autres usagers est énorme. Il est utile de remarquer à cet égard que la situation du conducteur, même si elle n'est pas aussi favorable que celle des autres usagers, est plus confortable dans la loi *Badinter*. L'article 4 de cette loi prévoit en effet que " la faute commise par le conducteur du véhicule terrestre à moteur a pour effet de limiter ou d'exclure l'indemnisation des dommages qu'il a subis ".

Selon l'interprétation qui en est donnée actuellement par la Cour de cassation française, il faut comprendre par là que le droit à réparation du conducteur peut certes être limité ou exclu en

⁶³ Pol. Bruxelles, 6 novembre 1998, inédit, R.G. n° 11591/97, *Beurain c/ Nobels* ; Pol. Bruges, 27 octobre 1999, inédit, R.G. n° 99/2010, *Maes c/ Wylleman et FCGA* ; Corr. Huy, 18 février 2000, inédit, *Richard c/ Vacher* ; Pol. Bruxelles, 26 avril 2000, inédit, R.G. n° 3432/95, *Jakont c/ Galand* ; Pol. Bruxelles, 4 mai 2000, inédit, R.G. n° 6972/96, *Van Born c/ P & V assurances*.

⁶⁴ Pol. Turnhout, 8 septembre 1997, inédit, *Mauretus c/ FCGA*.

⁶⁵ Pol. Huy, 25 janvier 1999, inédit, R.G. n° 99/201, *Chif c/ Bovrisse* confirmé en appel par Corr. Huy, 28 avril 2000, inédit, *Chif c/ Colon, Bouvier et Kwenten*.

raison de sa propre faute, même légère, mais que ce même droit n'est pas subordonné à la preuve d'une faute dans le chef d'un tiers ⁶⁶. Sans doute ceci peut-il s'expliquer par l'interprétation large de l'article 1384, alinéa 1^{er}, du Code civil français qui est applicable aux accidents de la circulation sans qu'il soit besoin de prouver un vice du véhicule.

L'exclusion du conducteur par l'article 29bis, § 2 de la loi belge, est donc vivement critiquée par une partie de la doctrine qui la considère comme discriminatoire. Certains auteurs ou organisations professionnelles militent fermement pour sa suppression ⁶⁷.

22 — Comment peut-on justifier objectivement l'exclusion du conducteur dans le système d'indemnisation " automatique " mis en place par l'article 29bis ? Il existe à notre avis deux justifications possibles, l'une économique, l'autre juridique.

La justification économique tient au coût supplémentaire que représenterait pour les assureurs l'intégration des conducteurs dans la catégorie des personnes protégées, et au renchérissement des primes que celle-ci entraînerait inévitablement. L'assurance universelle a un prix et il faut se demander si l'ensemble des assurés est prêt à le payer, alors que l'on sait par ailleurs que le conducteur peut personnellement souscrire une couverture contre les accidents corporels à un coût raisonnable, même si la couverture est généralement plafonnée.

La raison juridique dépend, quant à elle, de la qualification du système d'indemnisation. Si celui-ci peut être compris comme un régime de responsabilité objective adossé à une assurance obligatoire, l'on conçoit que le conducteur, responsable objectivement pour avoir mis le véhicule en circulation, ne puisse obtenir l'indemnisation à charge de son propre assureur de responsabilité. Il est admis en effet qu'on ne peut, au regard d'un même sinistre, être en même temps assuré responsable et tiers victime. L'argumentation perd évidemment toute pertinence si l'on voit dans l'article 29bis un système d'assurance des accidents corporels.

Si l'insertion des conducteurs dans la catégorie des personnes protégées devait être décidée, le système gagnerait à être clairement dissocié de la loi sur l'assurance de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs. Une solution intermédiaire consisterait à maintenir le régime actuel tout en s'alignant sur le régime français qui dispense le conducteur victime de démontrer la faute d'un tiers ⁶⁸.

⁶⁶ Cass. fr., Ch. mixte, 28 mars 1997, *Resp. civ. et assur.*, 1997, comm. 162 ; D., 1997, Somm., p. 291.

⁶⁷ Voy. J.-L. FAGNART, " Le Fonds commun de garantie automobile devant la Cour d'arbitrage ", *Bull. Ass.*, 2000, p. 663 ; F. LEZAACK, " Le CASO pour l'indemnisation automatique des conducteurs ", *Monde de l'Assurance*, 16 février 1998, p. 17 ; voy. également les commentaires de H. CLAASSENS et C. VAN SCHOU BROECK, *op. cit.*, CRIS (Ed.), 2000, p. 271 qui citent une proposition de loi de M. MOOCK qui vise à permettre l'indemnisation des conducteurs, *Doc. parl.*, Ch. Repr., 1998-1999, n° 1842/1.

⁶⁸ Si l'exclusion des conducteurs de véhicules automoteurs peut donc trouver une justification objective, notons par contre qu'il est beaucoup plus difficile d'éviter le reproche de discrimination lorsqu'on compare la situation de ceux-ci à celle des conducteurs de véhicules qui, pour l'instant, ne sont pas considérés comme des véhicules automoteurs au sens de la loi du 21 novembre 1989. Les conducteurs de trains et de trams pourraient en effet, quant à eux, à la suite de l'arrêt de la Cour d'arbitrage du 15 juillet 1998, théoriquement bénéficier de l'indemnisation automatique. L'on peut espérer que la nouvelle proposition de loi, qui introduit les véhicules automoteurs liés à une voie ferrée dans le champ d'application de l'article 29bis, permettra de corriger cette anomalie.

§ 3. LA NOTION DE CONDUCTEUR

23 — L'exclusion du conducteur du bénéfice de l'indemnisation confère évidemment un intérêt pratique considérable à la définition de cette notion. Il en allait de même de la notion de "passagers" quand ceux-ci étaient encore exclus du bénéfice de l'article 29bis.

Sous l'empire de la loi du 30 mars 1994, le tribunal de police de Liège a par exemple considéré, dans un jugement du 1^{er} mars 1999, que la victime d'un accident de la circulation qui avait juste eu le temps de sortir la jambe droite du véhicule avant d'être heurtée par un autre véhicule automoteur, avait conservé la qualité de passagère de ce véhicule, le piéton devant être compris comme une personne qui circule à pied ⁶⁹.

Par contre, le copilote d'un véhicule de rallye qui, lors d'une reconnaissance, sort de son véhicule après une embardée pour être ensuite renversé par un autre véhicule en compétition, est redevenu piéton ⁷⁰.

24 — Dans le contexte de la loi du 13 avril 1995, les situations marginales sont nombreuses où l'on peut se demander si la victime doit ou non être considérée comme conducteur d'un véhicule automoteur. Qu'en est-il du conducteur qui s'apprête à quitter son véhicule ou à y entrer, de celui qui est simplement assis sur le siège conducteur, de celui qui a quitté momentanément son véhicule pour nettoyer le pare-brise ou réparer un pneu crevé, ou encore du conducteur éjecté après un premier choc ?

Commentant l'article 29bis, § 2, la doctrine a unanimement préconisé une interprétation restrictive de cette notion, en raison de son caractère dérogatoire par rapport à la règle générale de l'indemnisation ⁷¹. On a ainsi estimé qu'il n'y avait pas lieu d'appliquer par analogie la jurisprudence qui s'est développée à propos de la notion de conducteur dans le contexte de l'article 3 de la loi du 21 novembre 1989 ou de l'article 2.13 du Code de la Route. Il est vrai que la notion de conducteur au sens de l'article 3 permet de définir la personne dont la responsabilité est couverte par le contrat, alors que la même notion utilisée dans l'article 29bis remplit une fonction d'exclusion ⁷².

⁶⁹ Pol. Liège, 1^{er} mars, 1999, *J.J.P.*, 2000, p. 194.

⁷⁰ Pol. Verviers, 18 novembre 1998, inédit, R.G. n° 98/2655, *M. P c/ Clesse, Munster et Lejeune* ; réformé par Corr. Verviers, 24 décembre 1999, inédit, R.G. n° 781, *M.P c/ Clesse, Munster et Lejeune* ; cet arrêt a été cassé pour avoir donné effet à une clause d'abandon de recours souscrite par les participants à l'épreuve en dépit de sa contrariété à une loi d'ordre public, Cass., 17 mai 2000, *J.L.M.B.*, 2000, p. 1502.

⁷¹ J. VAN ROSSUM, *op. cit.*, *VKJ/DCJ*, 1996, p. 270 ; N. DENOËL, *op. cit.*, *CUP*, vol. XIII, p. 125 ; D. SIMOENS, *op. cit.*, *R.W.*, 1994-1995, p. 118 ; *R.W.*, 1995-1996, p. 220 ; L. CORNELIS, *op. cit.*, *R.W.*, 1998-1999, p. 528.

⁷² H. de RODE, "Les limites du droit à indemnisation", dans *L'indemnisation automatique de certaines victimes d'accidents de la circulation*, B. DUBUISSON (Ed.), Academia-Bruylant, 1995, p. 83 ; B. TUERLINCKX, *op. cit.*, *T.P.R.*, 1996, p. 34, n° 48 ; H. CLAASSENS et C. VAN SCHOUBROECK, *op. cit.*, CRIS (Ed.), 2000, p. 267.

La jurisprudence a généralement suivi l'enseignement de la doctrine sur ces deux points, comme en attestent les décisions qui suivent :

- n'est plus conducteur la personne qui, au moment de l'accident, se trouve entre son véhicule et la portière ⁷³ ;
- redevient piéton, le conducteur qui quitte son véhicule accidenté pour placer son triangle de détresse ; il bénéficie de l'article 29bis en sa qualité de piéton, s'il est ensuite heurté par un deuxième véhicule ⁷⁴ ;
- l'épouse du conducteur qui, assise à côté de lui, tient provisoirement le volant pour permettre à son mari d'enduire ses mains de crème, ne peut être considérée comme conductrice du véhicule, si, au moment de l'accident, le mari, surpris par l'arrivée en sens inverse d'un autre véhicule, a brusquement repris le volant pour tenter de l'éviter ⁷⁵.

25 — Il ressort de ces décisions que 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 au moyen du volant et des pédales et maîtrise ainsi la puissance du moteur ⁷⁶. Selon une autre définition, le conducteur est celui qui, au moment de l'accident, a effectivement la possibilité d'imprimer une direction au véhicule par l'utilisation des moyens mécaniques prévus à cet effet, sans qu'il soit requis nécessairement qu'il occupe le siège conducteur.

Ces deux définitions indiquent clairement que la notion de conducteur est une question à apprécier en fait au moment de l'accident. La notion de conducteur exige plus qu'un simple pouvoir apprécié *in abstracto*, il faut que ce pouvoir soit exercé en fait ⁷⁷. Dans cette acception, la personne assise sur le siège conducteur et lisant son journal ne serait pas conductrice ⁷⁸. Qu'en est-il du "conducteur" d'un véhicule remorqué ? La question est plus délicate car ce conducteur peut imprimer une direction au véhicule, sans utiliser pour autant les moyens mécaniques qui permettent de le diriger. On ne voit cependant pas pourquoi cette personne devrait être considérée comme conducteur, alors qu'on estime généralement que celui qui pousse un véhicule sans utiliser la puissance du moteur ne l'est pas ⁷⁹.

La jurisprudence aura aussi à se demander si, outre l'élément matériel, la notion de conducteur implique un élément intentionnel, à savoir la volonté de mettre le véhicule en mouvement. L'enfant qui, en l'absence de ses parents, déserre le frein à main d'un véhicule automoteur, en lui faisant ainsi dévaler une rue en pente est-il conducteur ? Qu'en est-il de celui qui, involontairement ou par inadvertance, met le véhicule en marche ?

⁷³ Pol. Leuven, 27 novembre 1997, *J.J.P.*, 1998, p. 180.

⁷⁴ Pol. Verviers, 8 juin 2000, inédit, *Zanken et R.B. c/ FCGA et KBC Assurances*.

⁷⁵ Pol. Bruges, 23 novembre 1998, *R.G.A.R.*, 2000, n° 13314 ; ce jugement est commenté par R. VAN GYSEL et F. GLORIEUX, *op. cit.*, p. 205.

⁷⁶ Cette définition a été proposée par D. SIMOENS, *op. cit.*, *R.W.*, 1994-1995, p. 118. Elle est plus restrictive encore que celle retenue par la jurisprudence française pour laquelle est conducteur toute personne qui se trouve aux commandes du véhicule, même si le moteur est à l'arrêt. Voy. à cet égard H. de RODE, *op. cit.*, p. 85.

⁷⁷ La jurisprudence française paraît, quant à elle, se contenter d'un simple pouvoir, voy. réf. citées par B. TUERLINCKX, *op. cit.*, *T.P.R.*, 1996, p. 35, n° 51.

⁷⁸ La jurisprudence française se prononce toutefois en sens contraire. Voy. les références citées par B. TUERLINCKX, *op. cit.*, *T.P.R.*, 1996, p. 35, n° 51.

⁷⁹ En ce sens également, J. VAN ROSSUM, *VKJ/DCJ*, 1996, p. 270 ; *contra* en jurisprudence française, Cass. fr., 14 janvier 1987 cité par H. de RODE, *op. cit.*, p. 84.

Ces questions ont été posées dans le contexte de l'article 3 de la loi du 21 novembre 1989 où la jurisprudence a généralement retenu la qualité de conducteur⁸⁰. La doctrine et la jurisprudence s'accordent cependant pour donner à la notion de conducteur lorsqu'elle est utilisée dans l'article 29bis, § 2, un sens qui lui est propre. Certains estiment que le terme de conducteur au sens de l'article 29bis n'inclut aucun élément volontaire, mais cette interprétation ne se déduit pas clairement du texte⁸¹.

26 — La situation du conducteur éjecté de son véhicule ou qui y est resté coincé après un premier choc avant d'être heurté par un deuxième véhicule est, à bien des égards, plus complexe. Dans un tel contexte, c'est moins la notion de conducteur qui est en cause que la question de savoir si, au cours du déroulement d'un même accident, une personne peut changer de qualité et passer du statut de personne exclue à celui de bénéficiaire.

En s'appuyant sur la définition restrictive du conducteur énoncée ci-dessus, le tribunal de police de Malines estime, par exemple, que le conducteur d'un cyclomoteur qui tombe sur la voie publique en raison du verglas n'a plus cette qualité lorsqu'il est ensuite heurté par un autre véhicule alors qu'il gisait sur la route⁸².

Toute la question est de savoir en définitive, lorsqu'un accident n'est pas instantané, s'il est possible de découper l'ensemble de la séquence dans laquelle s'inscrit son déroulement, en plusieurs phases successives à la manière d'un cinéaste et de repasser le film image par image, afin de considérer dans chacune d'elle la qualité de la personne impliquée.

Sans le savoir, certains auteurs se font à cet égard les disciples de Zénon d'Elée. Celui-ci a en effet développé sur le mouvement quelques paradoxes restés célèbres. On connaît le célèbre paradoxe d'Achille aux pieds légers et de la tortue. Un autre consiste à prétendre que la flèche, en train d'être transportée, est en état de station. Ce paradoxe repose sur la supposition que le temps est composé d'instants qui se succèdent les uns aux autres et que le mouvement peut être divisé en autant d'états stationnaires. Achille aux pieds légers, quant à lui, ne rattrapera jamais la tortue, car celui qui poursuit doit toujours commencer par atteindre le point d'où est parti le fuyard, de sorte que le plus lent a toujours quelque avance⁸³.

On s'aperçoit que ces théories reposent sur une vue de l'esprit qui consiste à découper le mouvement en instants ponctuels et à considérer l'état de la chose observée à chaque instant en lui refusant tout dynamisme.

⁸⁰ Voy. Cass., 23 octobre 1983, *R.G.A.R.*, 1983, n° 9330 : un passager qui met involontairement le véhicule en marche en voulant se servir du système de chauffage peut être considéré comme conducteur au sens de l'article 3 de la loi sur l'assurance automobile obligatoire ; Civ. Verviers, 1^{er} octobre 1986, *R.G.A.R.*, 1986, n° 11419, note B. COMPANION, un enfant qui désenrme le frein à main d'un véhicule peut être considéré comme conducteur ; notons que la Cour d'appel de Bordeaux a adopté une solution contraire, dans un cas similaire, mais dans le contexte de la loi *Badinter* (Bordeaux, 20 janvier 1994, *L'Argus*, 1994, p. 35) ; Anvers, 22 février 1989, *Bull. Ass.*, 1989, p. 686, peut être qualifié de conducteur le garagiste qui était en train d'examiner le moteur d'un véhicule et qui l'a mis en mouvement par erreur, alors qu'il se trouvait devant le véhicule.

⁸¹ L. CORNELIS, *op. cit.*, *R.W.*, 1998-1999, p. 528.

⁸² Pol. Mechelen, 27 octobre 2000, inédit, R.G. n° 2031, Rep. 607, *Smits et Van Eynde c/ KBC et Michiels*.

⁸³ Extraits de la doxographie de Zénon, Aristote, *Physique*, VI, 239, a, dans *Les penseurs grecs avant Socrate, De Thalès de Milet à Prodicos*, traduction et notes par J. VOILQUIN, Garnier-Flammarion, 1964.

27 — D. Simoens estime ainsi que le conducteur resté coincé dans son véhicule après un premier accident redevient usager faible lorsqu'il est ensuite heurté par un second véhicule ⁸⁴.

Nous en doutons personnellement. Le conducteur éjecté ne peut en principe changer de qualité au cours d'un même accident. M. Vandeweckene ajoute qu'il serait contraire à l'équité que le conducteur non éjecté parce qu'il portait sa ceinture ne puisse pas bénéficier de la loi, alors que le conducteur éjecté en raison de l'absence de port de la ceinture le pourrait. Ceci sans compter la difficulté pratique qu'il y aurait à déterminer les dommages imputables respectivement au premier et au second choc.

Une dérogation à ce principe ne pourrait être admise que si l'on peut distinguer dans la séquence temporelle qui a conduit aux différents dommages plusieurs accidents distincts. Il en irait ainsi du conducteur gisant sur la route depuis un temps suffisamment important pour considérer que les circonstances ayant conduit au dommage ne sont plus inextricablement liées et qu'elles constituent dès lors deux accidents différents, même si le second ne se serait pas produit sans le premier. C'est pourquoi, la décision du tribunal de police de Malines peut être approuvée.

A l'inverse, la quasi-simultanéité des deux chocs devrait empêcher de distinguer deux accidents successifs ⁸⁵.

§ 4. L'INDETERMINATION DU CONDUCTEUR

28 — Dans la plupart des cas, il est permis de penser que la détermination de la personne qui avait la qualité de conducteur au moment de l'accident ne posera pas problème. Toutefois, dans certaines circonstances particulières, il se peut qu'il existe des doutes à ce sujet. Qui devra alors supporter la charge de la preuve ? L'assureur, débiteur de l'indemnisation, ou la victime qui demande réparation ?

Le tribunal de police de Turnhout a eu à trancher cette question dans une espèce très particulière, où les protagonistes éjectés du véhicule en raison de la violence du choc ne se rappelaient plus qui avait la qualité de conducteur au moment de l'accident ⁸⁶.

Constatant que l'article 29bis affirme, dans son paragraphe 1^{er}, le droit à indemnisation de toutes les victimes d'un accident de la circulation et que le conducteur n'en est privé qu'au titre d'une exception, le tribunal estime que l'article 1315, alinéa 2, du Code civil impose à l'assureur de rapporter la preuve des faits qui justifient son refus. En cas de doute, c'est l'assureur du véhicule

⁸⁴ D. SIMOENS, *op. cit.*, R.W., 1995-1996, p. 220.

⁸⁵ Pour un commentaire de la jurisprudence française à ce sujet, voy. H. de RODE, *op. cit.*, p. 85 ; B. Tuerlinckx, *op. cit.*, T.P.R., 1996, p. 36, n° 53.

⁸⁶ Pol. Turnhout, 3 juin 1999, VKJ/DCJ, 1999, p. 302 ; J.J.P., 1999, p. 282 ; R.W., 1999-2000, p. 1065, note C. VAN SCHOUBROECK. Comp. avec les décisions rendues dans le cadre de l'article 3 de la loi sur l'assurance automobile obligatoire ; C. VAN SCHOUBROECK, G. JOCQUE, A. VANDERSPIKKEN, H. COUSY, Overzicht van rechtspraak verzekering motorrijtuigen, p. 116, n° 27.3 ;

impliqué qui supportera par conséquent le risque de la preuve⁸⁷. En d'autres termes, si celui-ci ne parvient pas à démontrer, à l'aide de tous les moyens de preuve dont il dispose, qui était conducteur au moment de l'accident, il devra indemniser tous les occupants du véhicule. Cette décision a généralement été approuvée par la doctrine⁸⁸.

L'affirmation sans réserve du droit à indemnisation revient donc à faire bénéficier la victime d'une présomption qui lui est très favorable. Cette solution, qui prévaut également en France dans le contexte de la loi *Badinter*⁸⁹, heurte la raison puisqu'il faut bien qu'il y ait eu parmi les victimes un conducteur, mais la raison doit ici céder devant les exigences de la preuve. L'article 1315 paraît bien imposer à l'assureur de démontrer les éléments qui sont de nature à priver la victime de son droit à réparation.

Notons toutefois que cette solution cadre mal avec la jurisprudence de la Cour de cassation, qui impose désormais à l'assuré de démontrer qu'il remplit toutes les conditions pour bénéficier de la garantie, et qu'aucune clause d'exclusion ne peut lui être opposée⁹⁰. Il est vrai que cette objection n'est pertinente qu'à condition de voir dans le régime d'indemnisation automatique un régime d'assurance directe. Elle devient sans objet si l'on y voit un régime de responsabilité objective dont les conditions et les limites sont définies par la loi, la victime exerçant à cet égard l'action directe que lui reconnaît l'article 12 de la loi du 21 novembre 1989.

29 — Même si la règle paraît particulièrement favorable à la victime, il faut souligner que le juge ne pourra faire droit à la demande d'indemnisation qu'après avoir examiné minutieusement tous les indices issus des circonstances entourant l'accident, sans quoi beaucoup de conducteurs pourraient être soudainement frappés d'amnésie. Toutes les présomptions (propriété du véhicule, position des victimes après l'accident, nature des lésions, titularité du permis ...) peuvent être prises en compte à condition qu'elles soient graves, précises et concordantes.

Sous cet angle, la décision du tribunal de police de Turnhout n'est pas critiquable. Il est vrai que l'affaire était singulière. Les deux occupants du véhicule avaient été éjectés après avoir percuté de plein fouet une station d'essence. En raison de la violence du choc et aussi d'un état d'ivresse avancé, aucun d'eux ne se souvenait plus de rien. L'accident n'avait pas eu de témoins. L'on aurait sans doute pu tirer une présomption du fait que l'un des occupants était le propriétaire du véhicule et que l'autre n'avait pas de permis de conduire⁹¹. En temps normal, la conjonction de ces deux éléments aurait, selon nous, pu suffire à emporter la conviction, mais le propriétaire avait justement autorisé, ce même jour, plusieurs amis, dont la victime, à essayer sa nouvelle voiture. En outre, comme le véhicule avait effectué plusieurs tonneaux, la position des blessés

⁸⁷ En jurisprudence française, la charge de la preuve incombe aussi au conducteur ou au gardien du véhicule, auquel il appartient de démontrer que telle ou telle victime avait la qualité de conducteur au moment de l'accident.

⁸⁸ Voy. R. VAN GYSEL et F. GLORIEUX, *op. cit.*, TAVW, 2000, p. 177 ; H. CLAASSENS et C. VAN SCHOU BROECK, *op. cit.*, CRIS (Ed.), 2000, p. 269.

⁸⁹ Cass. fr., 2^e civ., 9 juillet 1986, *J.C.P.*, 1987, II, 20747 ; Cass. fr., crim., 7 juin 1989, *Resp. civ. et assur.*, août 1989, n° 307 ; Cass. fr., crim., 21 mars 1991, *J.C.P.*, 1991, IV, 244 ; Cass. fr., 2^e civ., 16 mai 1994, *Chron.* 24 ; Cass. fr., 2^e civ., 14 juin 1995, *Resp. civ. et assur.*, 1995, comm. 298, chron. 42.

⁹⁰ Cass., 5 janvier 1995, *R.W.*, 1995-1996, p. 29 ; *J.L.M.B.*, 1996, p. 336 ; *Bull. Ass.*, 1996, p. 605. Voy. les commentaires de H. CLAASSENS et C. VAN SCHOU BROECK, *op. cit.*, CRIS (Ed.), 2000, p. 269. Plusieurs décisions rendues sur le fondement de l'article 3 de la loi du 21 novembre 1989 imposent également à l'assuré de démontrer qu'il remplit les conditions pour bénéficier de la garantie.

⁹¹ Cass. fr., 2^e civ., 22 juin 1994, *D.*, 1994, n° 796.

après l'accident ne fournissait aucun indice. L'assureur avait certes mandaté un détective, mais celui-ci avait conclu à la nécessité d'une mesure d'instruction spécialisée. La désignation d'un expert judiciaire par le tribunal avait toutefois perdu toute utilité au moment du jugement car le détective avait, semble-t-il, autorisé la vente de l'épave.

À défaut d'avoir pu écarter tout doute quant à la personne qui conduisait effectivement le véhicule, l'assureur a donc été contraint d'indemniser les deux victimes en qualité de passagères alors que l'une d'elles était nécessairement conductrice.

§ 5. L'ABSENCE DE CONDUCTEUR

30 — Bien que la jurisprudence n'en offre pas d'exemple à l'heure actuelle, il se peut que des dommages aient été subis à la suite d'un accident de la circulation dans lequel un véhicule sans conducteur est impliqué. Si la demande d'indemnisation est formulée par un tiers, aucun problème ne se pose, mais qu'en est-il si la victime est précisément le conducteur du véhicule impliqué ?

On songe à celui qui tente imprudemment de retenir son véhicule qui dévale une rue en pente après avoir oublié de serrer le frein à main. On songe aussi à la personne qui était assise sur le siège conducteur en train de lire son journal et qui est blessée à la suite du heurt d'un autre véhicule. Le "conducteur" blessé pourrait-il se retourner contre son propre assureur de responsabilité pour obtenir réparation, puisqu'à défaut d'exercer la maîtrise effective du véhicule, il est réputé usager faible ? L'assureur du second véhicule pourrait-il réclamer par voie subrogatoire la contribution du premier ?

À première lecture, l'article 29bis ne paraît pas s'opposer à une telle demande. À défaut d'avoir la maîtrise du véhicule, la victime n'en est pas le conducteur et elle a donc le statut de personne protégée (voy. *supra*). À bien y réfléchir, l'on entrevoit cependant une difficulté. Toute règle de responsabilité repose en effet sur une altérité entre l'auteur du dommage et la victime. Elle ne peut être réflexive, en ce sens que le droit civil ne reconnaît pas de responsabilité envers soi-même. Une même personne ne peut donc en même temps être responsable, c'est-à-dire débitrice d'une obligation de réparation (cette responsabilité fût-elle objective) et victime, c'est-à-dire créancière de la même obligation. Statuant en droit commun, la Cour de cassation, dans un arrêt du 2 mars 1995, a décidé, en suivant cette même logique, que lorsque la victime est seule responsable de l'accident, même les membres proches de sa famille ne peuvent pas s'adresser à l'assureur R.C. de la victime directe ⁹².

L'objection, une fois de plus, n'est pertinente que si l'on accepte de voir dans l'article 29bis un système d'assurance de la responsabilité. L'absence de conducteur n'est plus un obstacle à l'indemnisation si l'on y voit au contraire une assurance des accidents corporels à caractère indemnitaire.

Indépendamment de la qualification, deux arguments de texte peuvent encore être avancés dans le sens du refus. Le premier résulte de l'article 29bis, § 1^{er}, al. 8, déjà cité qui prévoit que l'obligation d'indemnisation est exécutée conformément aux dispositions légales relatives à

⁹² Cass., 2 mars 1995, *J.L.M.B.*, 1996, p. 339. Comp. Cass. fr., crim., 19 avril 1988, *Bull. crim.*, n° 164.

l'assurance de la responsabilité. Or, il est certain qu'en droit commun, le conducteur dont la responsabilité est engagée dans l'accident ne pourrait prétendre à aucune indemnisation à l'égard de son propre assureur de responsabilité.

On ajoutera que le même paragraphe vise, en son alinéa 1^{er}, "l'assureur *qui couvre la responsabilité* du propriétaire, du conducteur ou du détenteur du véhicule impliqué" ⁹³. On admettra cependant que la portée de cette phrase est assez énigmatique ⁹⁴. A défaut de désigner les responsables, elle pourrait remplir simplement une fonction d'identification de l'assureur qui sera tenu d'indemniser la victime ⁹⁵.

31 — En France où le système d'indemnisation puise directement aux sources de la responsabilité, il fut décidé très tôt, lorsque le conducteur était en même temps gardien du véhicule, qu'il ne pouvait se prévaloir de la loi *Badinter* pour tenter d'obtenir de l'assureur du véhicule une indemnisation, car il n'existe alors aucun débiteur au sens de la loi, autre que la victime elle-même ⁹⁶. En revanche, quand le conducteur victime n'est pas le gardien du véhicule impliqué, la Cour de cassation française a fini par admettre que ce conducteur conserve une action fondée sur les dispositions de la loi contre le gardien ⁹⁷. Cette possibilité existe aussi lorsque c'est le gardien qui est victime et le conducteur responsable ⁹⁸.

Pourrait-on aussi jouer en droit belge sur la dissociation entre les qualités de conducteur, de propriétaire ou de détenteur du véhicule automoteur pour faire renaître l'altérité et autoriser une action en réparation du conducteur contre l'assureur du propriétaire ou du détenteur ? La construction paraît bien artificielle car la détention ou la propriété d'un véhicule ne sont pas comme telles sources de responsabilité en droit positif belge, à moins évidemment de trouver cette règle de responsabilité dans l'article 29bis lui-même.

En tout état de cause, si la victime est en même temps conducteur et propriétaire du véhicule, elle ne peut en cette qualité s'adresser à son propre assureur de responsabilité, car il n'existe alors aucun débiteur de responsabilité dont l'assureur doit répondre. L'indemnisation de cette victime, si elle devait avoir lieu, ferait basculer l'article 29bis dans un système d'assurance des accidents corporels.

⁹³ Nous soulignons.

⁹⁴ Voy. à cet égard les commentaires de R.O. DALCQ, *op. cit.*, *R.G.A.R.*, 1995, n° 12484/2 et J.-L. FAGNART, *op. cit.*, *R.G.A.R.*, 1994, n° 12388. J. VAN ROSSUM, *op. cit.*, *VKJ/DCJ*, 1996, p. 269.

⁹⁵ En ce sens L. CORNELIS, *op. cit.*, *R.W.*, 1998-1999, p. 532.

⁹⁶ Cass. fr., 2^e civ., 19 novembre 1986, *Gaz. Pal.*, 1987.1.140, note F. CHABAS ; Cass. fr., 18 mars 1987, *R.T.D.civ.*, 1991, p. 121, obs. P. JOURDAIN.

⁹⁷ Cass. fr., 2^e civ., 2 juillet 1997, *R.T.D.civ.*, 1997, 959 ; *D.*, 1997, Jur., 448, note H. GROUTEL.

⁹⁸ Cass. fr., 2^e civ., 3 octobre 1990, *R.T.D.civ.*, 1991, p. 129, note P. JOURDAIN ; *D.*, 1990, IR, p. 237.

§ 6. LE PREJUDICE PAR RICOCHET SUBI PAR LE CONDUCTEUR

32 — Le conducteur est clairement exclu du bénéfice de l'indemnisation pour les lésions corporelles qu'il subit à la suite de l'accident. Mais qu'en est-il du préjudice par ricochet résultant des lésions encourues par une personne protégée ⁹⁹ ?

Cette question n'est pas résolue explicitement par la loi qui se contente d'exclure le conducteur sans distinguer selon la nature du préjudice, direct ou indirect, qu'il subit. La doctrine est divisée, ce qui n'est guère étonnant lorsqu'on connaît le caractère hybride du préjudice par ricochet : préjudice subi à titre personnel, mais dont le sort dépend des limitations ou exclusions qui affectent le droit à réparation de la victime directe. La solution pourrait être différente selon que l'on donne la priorité à l'une ou l'autre de ces caractéristiques.

S'agissant d'un préjudice sous influence, on serait fondé à croire que le conducteur peut certainement en obtenir réparation, puisqu'il agit en qualité d'ayant droit d'une victime protégée par l'article 29bis ¹⁰⁰.

À l'inverse, s'agissant d'un préjudice subi personnellement, le conducteur ne devrait pas pouvoir en réclamer réparation au titre de l'article 29bis, puisque cet article exclut le conducteur de façon générale sans distinguer entre le préjudice direct ou indirect ¹⁰¹. Certes, dira-t-on, ce n'est pas en sa qualité de conducteur, mais en sa qualité d'ayant droit d'une personne protégée qu'il réclame l'indemnisation. Il n'en reste pas moins que c'est en fonction de la qualité qu'elle avait au moment de l'accident que la victime acquiert le statut de personne protégée ou de personne exclue, et non en fonction de sa position par rapport au dommage.

En outre, il ne fait guère de doute qu'en droit commun le conducteur responsable ne pourrait (hors l'article 29bis) faire valoir aucun droit contre son propre assureur, même pour obtenir réparation du préjudice par ricochet. Comme on l'a déjà souligné, on ne peut en effet, au regard d'un même sinistre, cumuler la qualité d'assuré responsable et de tiers bénéficiaire. Or, l'article 29bis, § 1^{er}, alinéa 8, indique que l'obligation d'indemnisation est exécutée conformément aux dispositions légales relatives à l'assurance de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs. Il nous semble donc qu'en l'état actuel des textes, il existe des arguments sérieux pour refuser au conducteur la réparation du préjudice par ricochet qu'il subit à la suite du décès d'une personne protégée.

33 — La même question s'est posée dans le contexte de la loi *Badinter*. On sait que le conducteur y occupe une position plus favorable en ce que son droit à réparation n'est pas subordonné à la preuve de la faute d'un tiers, mais qu'il peut, par contre, se voir reprocher sa propre faute si celle-ci a contribué à l'accident.

Lorsque le conducteur revendique la réparation d'un préjudice par ricochet en sa qualité d'ayant droit de la victime directe, la Cour de cassation française, après quelques hésitations, a considéré qu'il y avait lieu de combiner les articles 4 et 6 de la loi. Il résulte de cette combinaison que " si le préjudice subi par un tiers du fait des dommages causés à la victime directe d'un accident de la circulation doit être, en principe, intégralement réparé lorsqu'aucune limitation ou exclusion

⁹⁹ Sur cette question, voy. H. CLAASSENS et C. VAN SCHOUBREOCK, *op. cit.*, CRIS (Ed.), 2000, p. 270.

¹⁰⁰ En ce sens, L. CORNELIS, *op. cit.*, *R.W.*, 1998-1999, p. 527-528.

¹⁰¹ B. TUERLINCK, *op. cit.*, *T.P.R.*, 1996, p. 33, n° 47.

n'est applicable à l'indemnisation de ces dommages, il en est autrement lorsque ce tiers lui-même conducteur d'un véhicule terrestre à moteur, impliqué dans l'accident, est convaincu d'une faute en relation avec celui-ci " ¹⁰². La Cour de cassation estime en d'autres termes que le conducteur ne peut bénéficier d'un traitement plus favorable pour le préjudice subi par répercussion que pour le préjudice subi directement. L'application de ce même raisonnement en droit belge aboutit à refuser au conducteur la réparation du préjudice qu'il subit par ricochet ¹⁰³.

On sait que le projet de réforme de l'article 29bis ajoutera une exception à l'exclusion des dommages subis par le conducteur, lorsque ce dernier agit précisément en qualité d'ayant droit d'une victime qui n'était pas conducteur, à condition qu'il n'ait pas causé intentionnellement les dommages. Cette nouvelle exception ajoute un peu plus d'incohérence à un texte déjà bien indigeste. La nature particulière du préjudice par répercussion suffit-elle à expliquer que le conducteur puisse obtenir réparation de ce préjudice et pas de celui qu'il subit directement ? N'introduit-elle pas en outre une discrimination entre le conducteur et les victimes par ricochet du conducteur ?

Professeur Bernard DUBUISSON
janvier 2001

¹⁰² Cass. fr., crim., 15 mars 1995 *D.*, 1996, Somm., p. 119 ; *R.T.D.civ.*, 1995, p. 642 ; Cass. fr. (civ.), 28 mars 1997, *D.*, 1997, Jur., p. 294, note H. GROUDEL ; Cass. fr., 2^e civ., 6 mai 1997, *D.*, 1997, Jur., p. 503, note H. GROUDEL ; Cass. fr. crim., 9 novembre 1999, *R.G.D.A.*, 2000, p. 86.

¹⁰³ Il n'en va pas de même du préjudice *ex haerede* qui, à la différence du préjudice par ricochet, est transmis par voie successorale. Il s'agit en effet d'un préjudice subi du vivant de la victime directe et dont il est demandé réparation au nom de celle-ci. En sa qualité d'héritier, le conducteur peut en obtenir réparation, puisqu'il ne s'agit pas d'un préjudice subi à titre personnel. En ce sens, N. DENOËL, *op. cit.*, *CUP*, vol. XIII, p. 126.